К. КАЙСЫНОВ

МОИ ПРИЯТЕЛИ

1935
АЗГОСИЗДАТ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Автор книги — известный летчик-парашютист — рассказывает читателям о своей жизни, о развитии парашютного спорта в России, о прыжках с предельно больших высот.

- Кайтанов К.Ф.
  - Глава первая. Так началась жизнь
    - Война
    - Контакт!.. Есть контакт!
    - Хочу летать!
    - Лечу один!
  - Глава вторая. Первый прыжок
    - Штопорящий самолет
    - Парашют раскрылся
    - На крыле летящего самолета
    - «Иван Иванович» прыгает
  - Глава третья. От Дедала до наших дней
    - Гениальные мечтатели
    - Прыжок смертника
    - Клоун на парашюте
    - Полет и гибель Леру
    - Человек обрел крылья
  - Глава четвертая. Затяжные прыжки
    - Неудачное начало
    - Падаю камнем
    - Парные прыжки
    - Первый рекорд
    - Штопор побежден
    - Нельзя спешить
    - Увлекся…
    - Надо уметь считать секунды
    - Автомат сам раскроет парашют
    - Двойной затяжной прыжок
  - Глава пятая. У порога стратосферы
    - С кроликами на высоту 6 700 метров
    - Кто выше?
    - Пике с 8 200 метров
    - Парашюту не хватает воздуха
    - Кто же выше?
    - Рекорд или реклама?
    - Первый прыжок
  - Глава шестая. Эксперименты

- Пике у борта дирижабля
- Первый прыжок из гондолы
- Сорвало с крыла
- Повис на соснах
- Ночью с борта дирижабля
- Как это было
- Держите гайдтроп!
- Жизнь экипажа дороже любой машины
- Прыжок не удался
- Во время крутого пике
- Между двух поездов
- Что же дальше?
- Разве можно не волноваться?
- Воздушный десант
- Летчик я или парашютист?
- Два прыжка из стратосферы

- notes
  - 1
  - 2

Кайтанов К.Ф.
Мои прыжки. Рассказы парашютиста

Глава первая. Так началась жизнь

Война

Только что прогудел фабричный гудок. Рабочий день кончился. Рабочие не торопились домой, как обычно. Они собирались группами, останавливались и что-то горячо обсуждали. И вот тут я в первый раз услышал незнакомое мне слово: «война».

Мы, мальчишки, вышедшие навстречу отцам, подхватили это слово и разнесли его во все концы фабричной слободы.

Сломя голову ворвавшись в квартиру, я крикнул:

— Мама, война! — и никак не мог понять, почему мать вдруг заплакала.

Было мне тогда пять лет. Мой отец работал механиком на льнопрядильной фабрике «Двина», неподалеку от Витебска. Он с трудом кормил семью из пяти человек, а когда началась война и отца забрали на фронт, жить стало совсем плохо. Мать с утра до поздней ночи не отходила от швейной машины, а мы, дети, помогали ей, чем могли: убирали комнаты, стряпали, мыли посуду, а весной ходили на Двину, ловили жерди и бревна — запасали на зиму дрова.

За городом устроили военный аэродром. Когда удавалось удрать из дому, я с ребятами мчался в поле, к аэродрому — играть в летчиков.

Проснувшись как-то ночью, я увидел в комнате обросшего солдата с котомкой за плечами. Это отец возвратился из германского плена. Дни были голодные, а отцу кто-то сказал, что в Сибири, за Красноярском, много хлеба.

По пятам удиравшего Колчака мы пробирались в Сибирь, в село Соколовское, Канского округа. Сибирь нас встретила крепкими снежными морозами и… голодом.

Отец пробыл четыре года в плену и рассказывал много интересного. Я слушал внимательно, стараясь не упустить ни одного слова.

Незнакомые города, огромные здания, пароходы, машины, жизнь, не похожая на нашу, — все это рождало во мне множество вопросов. На многие из них отец не мог ответить. Меня потянуло к книге. Читал я без разбора все, что попадалось под руку, лишь бы как можно больше узнать о таинственных для меня странах и городах, про которые рассказывал отец.

В 1924 году я вступил в комсомол, а еще через год оставил семью и уехал в Красноярск. Здесь я сразу же поступил на работу. Мне было 16 лет, но выглядел я значительно старше.

Вначале я работал на спирто-водочном заводе. Здесь мне не

понравилось, и я перебрался в железнодорожные мастерские. Работал молотобойцем, а потом котельщиком…

Шумная профессия — котельщик. Заберешься в котел, и такой идет гул в голове, что, кажется, ничего нет на свете, кроме тебя да этого гула. Ничего хорошего в этом нет, но мне тогда казалось, что работой котельщика я себя закаляю.

Нравилось, когда обо мне говорили:

— Костя крепыш-котельщик. Мускулы-то у него…

И я с гордостью выпячивал грудь и пружинил бицепсы.

Прошел год. Вечерних школ для подростков в Красноярске тогда не было, я не учился. Но зато продолжал много читать.

Постепенно стал читать с разбором. За год одолел несколько книг по биологии, механике и химии.

Все же оставалось и свободное время.

В 1926 году в Красноярске при Сибирском краевом отделении общества «Осоавиахим» организовалась секция авиационного спорта.

Многое вспомнилось мне, когда я шел записываться в эту секцию. Всплыли в памяти самолеты на аэродроме под Витебском, машины перелета Москва — Пекин, которые я видел над селом Клюквино. Самолет в воздухе был чудом, — его видели впервые. Я размечтался о замечательных машинах, летающих со скоростью ветра.

Работу в авиационной секции я начал с модельного кружка. Строить модели научился быстро. Хотелось взяться за какое-нибудь настоящее авиационное дело. Случай скоро представился.

Контакт!.. Есть контакт!

В красноярском Осоавиахиме появился новый человек. Ходил он в кожанке, в крагах и в летном шлеме. Свою речь он то и дело пересыпал авиационными словечками и поговорками. Нам, подросткам, мечтавшим о полетах, он казался совершенством.

Вскоре мы о нем только и думали. Каждый из нас старался подражать ему в походке, в голосе, в манере разговаривать. Нам казалось, что этим мы хоть немного приближаемся к летному миру.

Летчик Павленко окончательно завладел нашими сердцами, когда где-то на складе нашел старый самолет типа «Ньюпор», — его, вероятно, убегая, бросил Колчак.

Заржавевший, покрытый слоем пыли в палец толщиной, полуразбитый самолет «Ньюпор» казался нам идеальной машиной.

В нашей авиационной секции занимались люди разных профессий.

Как только кончалась работа в мастерских, мы тотчас же отправлялись в сарай и под руководством Павленко чинили «Ньюпор».

Работой увлекались так, что иной раз спать не ложились. Но так велико было желание вдохнуть в самолет жизнь, что на усталость никто не жаловался.

Наконец мотор ожил, — сделал первые обороты. Работал он плохо, чихал и кашлял. Но мы впервые так близко наблюдали дышащий мотор и думали, что лучше его нет в мире.

На следующий день, сразу же после работы, мы вывели самолет из полуразвалившегося сарая (он назывался у нас ангаром) и приступили к занятиям…

Наступал вечер. Пустели улицы. Город затихал. Далеко разносились хрипы и шум нашего мотора. У импровизированного аэродрома собиралась толпа любопытных. Наблюдали издали. Редко кто отваживался подходить близко, — а вдруг да взорвется или выстрелит!

Мы вели себя, как заправские летчики.

Павленко или кто-нибудь из ребят подходил к винту и громко, так, чтоб слышно было зрителям, начинал аэродромную перекличку:

— Контакт!

Сидящий в кабине так же громко, точно ему приходилось перекрикивать гул десяти моторов, отвечал:

— Есть контакт!

— Выключено.

И опять:

— Контакт!

— Есть контакт!

— Выключено.

Повторялось это до тех пор, пока моторчик не начинал работать.

На этом самолете я познакомился с работой ножного управления, ручкой, элеронами, а потом научился и рулежке.

Заводили мотор, и самолет бежал по земле метров 100–150, а затем разворачивались, и самолет шел обратно. Летать он не летал. Управлять самолетом никто из нас не умел, а если бы кому-нибудь в голову и пришло такое дерзкое желание, то он все равно подняться бы не мог. Мощность мотора была очень мала. Но однажды, каким-то чудом, Павленко оторвался от земли на рост человека и пролетел так метров 70 — 100. Мы об этом потом разговаривали целый месяц.

Бывало и так, что сколько мы ни бились, а мотор не работал. Тогда среди собравшихся поглядеть на нашу затею раздавались смех и шутки. Нас это удручало, пожалуй, даже больше, чем капризы мотора.

Подходила осень. Вечера становились короче и прохладнее. Рано опускался белый туман. Зрителей на аэродром собиралось все меньше и меньше. Даже мальчишки перестали бегать.

Вместе с первым дуновением холодных ветров мотор самолета стал все чаще капризничать. В иной вечер никакие наши ухищрения не могли заставить его работать.

Мотор отдал нам последние дни своей жизни и больше уже ни на что не был годен.

Скрепив самолет покрепче, мы подкатили его к городскому саду и водрузили на входных воротах. Так необычайно закончил свою жизнь старый «Ньюпор» — наш самолет.

Хочу летать!

В 1926 году, осенью, я подал заявление в летную школу. Началось хождение по комиссиям. Каждый врач, выслушивавший и выстукивавший меня, казался личным врагом.

Думалось, что все врачи, — а их было много, — точно сговорившись решили меня забраковать.

Как я ни пыжился, ни вытягивался, все же меня действительно забраковали. Седенький старичок особенно долго выслушивал мое сердце и нашел в нем глухие тоны.

— Дело поправимое, — сказал он, точно оправдываясь. — Пройдет год или два, вы подрастете, окрепнете, и вас примут в летную школу.

Грустный я возвращался домой.

Однако надежды на поступление в школу я не терял. По совету врачей, серьезно взялся за спорт. Занимался легкой атлетикой и боксом. Во-время ложился спать, во-время вставал. По утрам обтирался холодной водой. Я готов был многое сделать, лишь бы поправить свое сердце.

Зимой 1927 года в Красноярский сибирский окружной совет Осоавиахима прислали две путевки в летную школу. Я снова подал заявление.

Перед испытаниями решил отдохнуть и поехал к матери.

Мать была в тревоге. Сколько здоровья ей стоили дни моего пребывания у нее! Она ни разу прямо не сказала, что запрещает мне идти в школу летчиков. Не желая ссориться со мной, она исподволь начинала рассказывать всякие страхи, думая поколебать мое решение.

Однажды, придя домой, я случайно заметил на полу клочки разорванной бумаги. Собрав и сложив их, я без труда прочел приглашение явиться на испытания. Очевидно, бумага попала матери, и она ее разорвала.

На следующий день я уехал.

Желающих попасть в летную школу оказалось много. На два места, предоставленных Красноярску, было подано 300 заявлений.

Волновался я необычайно, в особенности когда дело дошло до медицинской комиссии. Перед тем как зайти в кабинет терапевта, долго прохаживался по коридору, пел песни, считал до тысячи, — только бы сердце не билось.

Страхи мои были напрасны.

На этот раз одним из двух принятых по первой категории оказался я.

Но испытания еще не кончились. Они продолжались в Новосибирске. Я почему-то уже не боялся.

Многие из принятых на местах в Новосибирске были забракованы, а я, принятый в Красноярске по первой категории, был признан годным только условно и отправлен для дальнейших испытаний.

В городе меня сразу же поместили в карантин. Здесь я впервые столкнулся с тем рациональным, строго продуманным распорядком, который называется военной дисциплиной.

Вставать надо было ровно в шесть часов утра. Умываться, заниматься, кушать, спать — все по звонку, все по строгому расписанию. На малейшее отклонение от расписания требовалось разрешение командира.

Эта дисциплина первое время меня настолько стесняла, что я подумывал, не бросить ли школу. Но скоро привык и к дисциплине и к точному расписанию дня. Я даже не представлял себе, как может быть иначе.

После окончательных испытаний меня приняли на одногодичный курс обучения вместо полагающихся полутора лет.

Половину лета и всю зиму мы занимались исключительно теорией. Изучали аэродинамику, моторы, самолеты, а также множество военных дисциплин, тактику, организацию армии. Учились ходить в строю, нести караулы, отдавать рапорты. Весной 1928 года на аэродроме мы приступили к обучению летному делу.

Здесь я впервые поднялся в воздух. Пилотировал опытный летчик товарищ Ревенков.

Я помню его с короткой трубкой в зубах. Курил он всюду и всегда.

Первый полет меня немного разочаровал. Я его так долго ждал, а все оказалось слишком просто.

Сразу же после взлета я начал по карте сличать местность, но скоро запутался. Ревенков, делая бесконечные виражи и восьмерки, лишил меня всякой ориентировки.

После первого ознакомительного полета мы приступили к первоначальному обучению рулежке. Надо было научиться вести самолет на земле по прямой, производить развороты на 90° и кругом, познакомиться с управлением самолета. Машина, на которой мы проходили рулежку, не взлетала, — крылья ее были ободраны, то есть освобождены от верхнего покрытия, отчего у самолета была ничтожная подъемная сила и большое сопротивление. В сильный ветер или с трамплина такой самолет может подскочить вверх не более чем на один-полтора метра.

В 1929 году я был принят кандидатом в члены ВКП(б).

Летом меня перевели для дальнейшей учебы в город. Здесь-то и началась настоящая, повседневная летная учеба. Инструктором в нашу группу назначили молодого летчика товарища Аникеева, только что окончившего эту же школу. Обучение началось на самолете типа «Avro bebi» 504 к; по-нашему он назывался — «учебный-первый». Это был двухместный биплан деревянной конструкции, с ротативным девятицилиндровым мотором «РОН» в 120 лошадиных сил.

В один из первых полетов с инструктором товарищем Аникеевым неожиданно получаю по телефону распоряжение:

— Возьмите управление в руки и ведите самолет по горизонту.

С деланным спокойствием, как будто каждый день получаю такие приказания, я берусь за управление. О том, что ручку нужно держать свободно, что сила не нужна, я забываю. Все, чему учили, вылетело из головы. Я так сжимаю ручку управления, что даже пальцы хрустят. Через несколько минут от напряжения я весь мокрый. Даже ручка управления влажная. На языке инструкторов такое управление называется «выжиманием из ручки воды».

Пот с меня лил градом, а полета по горизонту не получалось. Самолет шел то вверх, то вниз, то направо, то налево, словно издеваясь.

С тех пор как я впервые взял в руки руль, прошло девять лет, но и теперь, садясь в кабину самолета, не могу без усмешки вспомнить мои первые попытки вести самолет по горизонту.

Летали каждый день. Я привыкал к самолету. Самолет привыкал ко мне. С товарищем Аникеевым я уже летал на высший пилотаж — делал петли, перевороты через крыло, виражи.

Так я сделал девяносто полетов.

Лечу один!

Как-то после полета инструктор, вместо того чтобы зарулить к стартеру и просить разрешения на вторичный полет, как это делалось обыкновенно, приказал мне рулить на вторую линию и, прирулив, выключил мотор. Потом он приказал выбросить подушку с переднего сиденья, вытащить ручку, привязать ремни, чтобы они не болтались в кабине, и спросил:

— Полетишь сам?

Я знал, что должен наступить день, когда мне зададут такой вопрос; однако не думал, что это будет так скоро — именно сегодня. Немного растерявшись, я все же ответил:

— Конечно, полечу.

Инструктор, как мне показалось, нахмурился и строго сказал:

— Задание: нормальный взлет, набор сто пятьдесят метров,

первый разворот, набор триста метров, нормальная коробочка (то есть полет по четырехугольнику), расчет с девяноста, посадка на три точки в ограничителях.

Подруливаю к стартеру. Прошу старт. Вижу взмах белого флага, даю газ и взлетаю.

Лечу один!

Высота уже 150 метров, нужно сделать правильный первый разворот. Затем наступает время производить расчет. Рассчитываю, сажусь в ограничителях и на три точки, но в момент посадки забываю включить мотор, и мотор останавливается. По неписанному летному правилу, когда останавливается мотор, взваливают себе на плечи грязный хвост самолета и оттаскивают его с посадочной полосы на взлетную. Так сделал и я.

Первый полет совершен, хотя не совсем удачно. Каждый следующий самостоятельный полет мне доставлял какую-то удивительную радость.

— Вот, — говорил я себе, — какая машина тебе подчиняется, Костя!

Каждый летный день был праздником. Если небо ясное, день безветренный — настроение бывало прекрасным. Стоило измениться погоде, как менялось и настроение. Иной раз не летали день-два; такие дни для меня тянулись как недели. Я беспрерывно смотрел то на небо, то на барометр, ожидая хорошей погоды.

Продолжая полеты на учебном самолете, улучшая взлеты и посадку, я чувствовал, как машина начинает беспрекословно подчиняться мне. Вместе с овладением машиной росла моя уверенность.

Наша группа уже заканчивала полеты на учебном самолете. Шли последние занятия.

Вот тут-то излишняя самоуверенность и подвела меня.

Каждый из нас должен был добиться безукоризненных взлетов и посадок. Все мы стремились к тому, чтобы сесть как можно ближе к «Т».

Первые две посадки я не долетал на 10–20 метров. Заключительную третью посадку, понадеявшись на свое мнимое уменье, делаю без точного расчета. В результате вижу, что перелетел. Слева от меня уходит так страстно желаемое «Т», и я несусь к первому ограничителю.

Желание во что бы то ни стало не выйти из ограничителя ослепило меня. Я посадил машину тогда, когда она еще не потеряла скорости. Случилось непоправимое.

Самолет сел на одно колесо, правая сторона шасси, не выдержав, сломалась.

Шасси на учебной машине держится на всевозможных стяжках и расчалках. Две боковые стойки, на которых крепится

ось, носят прозвище «козьи ножки».

И вот правая «козья ножка», не выдержав удара, подкосилась. Машина легла на правое крыло, задрав кверху левое.

С трудом справляясь с отяжелевшим телом, вылез я из кабины. Сознание непоправимости проступка все сильнее охватывало меня. Сказать мне было нечего. Я старался не глядеть на инструктора и товарищей.

Думая о предстоящем разговоре с секретарем партячейки, я сгорал от стыда.

Инструктор, да и все товарищи первое время избегали смотреть на меня, — так велико было их огорчение.

Да и как не огорчаться, если из-за меня группа с первого места отошла на третье!

Первая поломка меня многому научила. Я понял, что самолета еще не знаю и что нужно учиться.

Наш выпуск первым в школе осваивал зимние полеты при низких температурах на учебном самолете.

Надев на себя все теплое, что только можно было достать, неуклюжие и бесформенные, стояли мы на старте в ожидании полета.

Тот, кому надо было лететь, кутал лицо в шерстяной шарф. Только глаза оставались открытыми. Так велик был наш страх перед морозом.

Успехи нашего выпуска показали, что и в мороз можно учиться летать на открытых учебных самолетах.

Много хлопот нам доставляли очки. Теплое дыхание инеем оседало на стеклах. Очки становились настолько непрозрачными, что через них трудно было что-нибудь разглядеть. Пробовали натирать стекла изнутри мылом, но это мало помогало.

Во время этих зимних полетов я сделал первую вынужденную посадку. Правда, произошла она не по моей вине.

Вся наша группа уже отлетала, последним должен был лететь я. Инструктор приказал проверить количество оставшегося в баках бензина. После осмотра техник доложил, что бензина хватит минут на пятнадцать, не больше. Инструктор не хотел, чтобы я в тот день остался без полета, и приказал мне садиться в кабину.

Пока запускали и прогревали мотор, пока я подрулил к месту старта, прошло минут пять-шесть.

Взлет я провел нормально.

На высоте 70 метров мотор вдруг закашлял, зачихал и начал давать перебои. Бензин кончился.

Что делать?

По инструкции, я должен был садиться прямо перед собой и

никуда не разворачиваться, так как высота для разворота слишком мала.

Впереди меня было поле, немного дальше — полотно железной дороги, за ним — канава.

Пока я все это соображал, самолет шел все ниже и ниже. Огромным белым покровом приближалась земля.

Сел на поле.

Самолет на лыжах уже бежал по снегу, как вдруг попал в канаву. Шасси не выдержало и сломалось. Я моментально выскочил из кабины, осмотрел самолет и с радостью убедился, что ничего серьезного нет.

Через тридцать минут к месту посадки подъехал автомобиль с бензином и запасным шасси. После окончания полетов на учебной машине мы перешли к полетам на самолетах другой системы.

Эти машины много сложнее учебных. У них и скорость и грузоподъемность значительно больше. Управлять ими вначале было не так-то легко. Машина никаких вольностей не допускает. Малейшая неточность в управлении, которая на учебном проходила незаметно, на этих машинах сказывалась немедленно.

Полеты на этих машинах давались мне легко. Я быстро вылетел в самостоятельный полет и так же быстро освоился с пилотажем.

Перед завершением учебной программы инструктора проводили проверку на сообразительность. Во время полета с учеником инструктор перекрывал пожарный кран, чтобы прекратить доступ бензина к мотору. Или он выключал зажигание, убирал газ, давал высотный корректор. Все это делалось для того, чтобы проверить, насколько быстро ученик может обнаружить и ликвидировать помеху.

Однажды мой инструктор товарищ Пилюгин на высоте в 300 метров вдруг закрыл газ. Мотор стал работать только на малых оборотах. Надо было немедленно садиться. Впереди расстилался зеленый луг. По бокам его — пахотные земли с двумя-тремя глубокими бороздами. Решил сесть на луг.

Во время планирования, тщательно осмотрев приборы, перекрыл бензиновые баки, то есть сделал то, что полагалось сделать по инструкции. Развернувшись против ветра, я начал посадку, как вдруг заметил, что посреди луга, в том месте, где мой самолет должен пробежать по земле, спокойно лежат два верблюда.

Если бы самолет наткнулся на верблюдов, он наверняка бы сломался. Надеясь, что испуганные шумом надвигающейся на них машины верблюды убегут и очистят место для посадки, я

продолжал снижение. Однако ошибся.

Верблюды даже головы не повернули в сторону самолета. Они продолжали невозмутимо жевать. Инструктор снова дал газ. Самолет, пробежав немного по земле, поднялся, и мы пролетели над самыми спинами бесстрашных верблюдов. И на этот раз они не обратили на нас никакого внимания.

Этот случай показал мне, как малейшая неточность, ошибка или неуверенность может привести к неприятностям. С той поры я стремлюсь к тому, чтобы как можно скорее принимать правильное решение.

Занятия на самолете «Р-1» уже заканчивались, когда я вынужден был прекратить полеты. Передвигая громадный ящик из-под самолета, я растянул себе ногу и двадцать дней ковылял на костылях.

Но беда, как говорится, не приходит одна. Ожидая, пока поправится нога, — чтобы как-нибудь скоротать время, я стал заниматься фотографией. Как-то для промывания снимка мне понадобилась холодная вода. Взяв в правую руку ведро, левой опираясь на палку, я пошел за водой в маслогрейку.

Там отдыхали только что вернувшиеся с полетов курсанты. У стены стоял бачок с тлеющими остатками масла и бензина. Мне почему-то показалось это опасным. Набрав полное ведро кипятку, я с размаху плеснул его в бачок. Мне казалось, что сейчас все погаснет. Но — увы! — я ошибся.

От горячей воды бензин начал испаряться, и пламя мигом охватило все помещение. Поднялась обычная в таких случаях суматоха.

Все бросились к узенькой дверце, но всем сразу нельзя было протиснуться. На некоторых уже тлели комбинезоны.

Я был в одних трусах, поэтому пострадал больше всех. В особенности сильно обгорели грудь и левая рука.

Мне пришлось пролежать в постели полтора месяца. Курсанты моей группы уже заканчивали учебу. Желая во что бы то ни стало нагнать их, я с больной рукой пришел на полеты. Я успокоил инструктора, сказав ему, что совершенно здоров, и приступил к занятиям.

Сколько мучений стоили мне первые полеты! Каждое прикосновение к незажившей еще руке вызывало нестерпимую боль. Но группу я догнал и вместе с ней закончил свое обучение.

Последние три полета надо было совершить на ориентировку.

Первый полет я произвел, сидя в задней кабине в качестве летчика-наблюдателя. Летел я с командиром моего звена товарищем Скок. Маршрут был около 150 километров. Летали мы всего один час двадцать минут. Я все время вел ориентировку и

давал нужные летчику курсы.

Во второй полет я сидел уже за рулем. Наблюдателем летел товарищ Наумов.

Вон внизу промелькнул первый ориентир, затем второй. Через пятнадцать минут должен появиться третий ориентир — село.

С недоумением оглядываюсь на летнаба. Тот, улыбаясь, знаками показывает: «Смотри сам».

Лечу еще пятнадцать минут. Летчик-наблюдатель достает карту и начинает определять место, где мы находимся. Вскоре он дает нужное направление. Мне почему-то показалось, что оно противоположно тому курсу, по которому нам нужно лететь. Летнаб настаивает на своем.

Я достаю из кармана яблоко и протягиваю летнабу, а знаками показываю: «Полечу по своему маршруту».

Летнаб, грызя яблоко, продолжает доказывать, что я ошибаюсь.

Через час мы вылетели к железнодорожной станции Илецк, которая находится в 60 километрах от пункта назначения. Тут только я понял свою ошибку.

Взяв, наконец, правильный курс, я полетел к аэродрому и прилетел как раз во-время. Бензина хватило только на то, чтобы прирулить к ангару, после чего мотор замолк.

Не обошлось без происшествий и в третий полет по маршруту. Совершенно неожиданно перестал работать прибор, показывающий температуру воды.

Вскоре перестала действовать правая ветрянка, качающая бензин. Я перешел на левую и через некоторое время заметил, что не работает амперметр. Положение было трудное. Я не мог уменьшить обороты мотора. Пришлось все время держать мотор на 1 400 оборотах в минуту.

Мотор перегрелся, и радиатор начал парить. Стараясь выполнить задание, я подобрал режим работы мотора и продолжал полет. Подлетев к аэродрому, я произвел расчет и сел нормально с выключенным мотором. Этот случай показал мне, как тщательно нужно проверять перед вылетом всю материальную часть.

Закончив курсы и получив хорошую аттестацию командования, я был назначен для полетов на истребителях.

Истребитель подвижен и юрок. Летая на нем, чувствуешь красоту полета, скорость.

Для полетов на истребителях нам дали парашюты. Показали, как нужно их надевать и как дергать за кольцо, если понадобится прыгнуть.

Вот и вся «теория» парашютного дела, которую нам преподнесли в школе.

Парашют меня заинтересовал, и хотя никто толком не мог мне объяснить, как с ним обращаться, я все же решил прыгнуть. Подав рапорт с просьбой разрешить прыжок, я стал готовиться. На мой рапорт мне даже не ответили, — настолько в те дни диким и нелепым казалось мое желание совершить прыжок.

Глава вторая. Первый прыжок

Штопорящий самолет

Лето 1930 года было сухим и жарким.

Над спаленной зноем степью от зари до зари пылало солнце. Мы отдыхали только по ночам, когда жара немного спадала. А утром опять солнце и опять нестерпимый зной.

В один из таких дней я получил отпуск. Мы стояли в трех километрах от города. Опоздав на автобус, я возвращался из города в лагерь пешком. Утомленный жарой, я медленно шел по пыльной дороге. Над лагерем кружили самолеты нашей части. Среди множества машин, летевших то строем, то поодиночке, мое внимание привлек странный полет одного самолета.

Какой-то летчик, проделав упражнение по высшему пилотажу, поднялся на высоту около 2 500 метров. Сделав три правых витка штопора, он снова набрал высоту, ввел самолет в левый штопор, и машина трижды обернулась вокруг своей оси. Летчик, очевидно, дал рули для вывода. Это было видно по ее вращению. Заинтересовавшись, я стал наблюдать.

Поблескивая плоскостями, машина штопором неслась к земле. Метрах в 150–200, когда я мысленно уже простился с летчиком, машина, словно нехотя, вышла из штопора и, резко пикируя, начала падать вниз. В тот момент, когда, казалось, уже должен был произойти удар о землю, самолет вдруг выровнялся, принял горизонтальное положение. Выбора не было: мотор не работал, — летчику пришлось садиться на площадку, изрытую канавами.

Приземление произошло нормально, но, попав на бугры, самолет истерично заскакал. Подпрыгнув на рытвине, сыгравшей роль трамплина, он перескочил через небольшой овраг; хвостовая часть задела за что-то и оторвалась от фюзеляжа. Самолет по инерции сделал еще несколько прыжков и ткнулся в лужу. Шасси было сломано.

Я стремительно бросился к самолету, желая узнать, что с пилотом. По номеру на хвосте я убедился, что это машина нашей группы.

У разбитой машины стоял молодой летчик — наш курсант товарищ Власов. Выбравшись из остатков кабины, он с сокрушенным видом рассматривал растерзанный самолет.

Авария произошла потому, что Власов не мог прекратить штопор. Падая, он вспомнил было о парашюте, но не рискнул его надеть. Власова испугала новизна дела, да и пользоваться парашютом он не умел.

Оставшись в падающей машине, летчик разбил ее и едва-едва

не разбился сам.

Я давно решил, что в случае катастрофы, если нельзя будет спасти машину, обязательно спущусь на парашюте. После аварии Власова я понял, что прыгать нужно уметь так же, как владеть рулем самолета. Несколько времени спустя другой случай окончательно убедил меня в этом.

На том же аэродроме, в степи, я однажды дежурил. Изнывая от жары, я забрался в свою палатку и оттуда наблюдал, как несколько самолетов делали различные перестроения в воздухе. В бинокль отчетливо были видны малейшие эволюции машин, которые летали в окружности на расстоянии пяти-шести километров. Мое внимание привлек самолет, летевший на высоте более 2 000 метров.

Он проделывал всевозможные фигуры высшего пилотажа.

Летчик то на полном газу круто, свечой набирал высоту, снова разгонял машину и делал мертвые петли, то лениво переворачивался на бок, делая «бочки», виражи…

Вдруг самолет вошел в левый штопор. С волнением я стал считать число витков: один, два, три, четыре… Я насчитал уже 22 витка, пока самолет, продолжая штопорить, не скрылся за линией горизонта.

Оторвавшись от бинокля, я бросился к телефону и сообщил командованию о случившемся. Через несколько минут узнал об аварии.

Летчик нашей части Михайловский, не сумев вывести самолет из штопора, пытался сам спастись на парашюте. Но было уже поздно. Он оставил самолет на высоте 70–80 метров от земли. Не имея запаса высоты, парашют раскрылся не полностью. Пятнадцатиметровая длина шелкового купола и строп вытянулась в колбаску. При такой страшной скорости падения не полностью раскрытый парашют не мог амортизировать удар — летчик разбился.

Если бы Михайловский умел владеть парашютом, он спасся бы, оставив безнадежную машину хотя бы в 200 метрах от земли.

Этот случай был этапом в моей жизни.

Я твердо решил научиться владеть парашютом, научиться прыгать с самолета.

Парашют раскрылся

Позади летная школа.

Осенью 1931 года, в звании младшего летчика, с двумя кубиками в петлицах, я приехал в Н-скую краснознаменную истребительную эскадрилью Ленинградского военного округа.

Встреча была теплой и радушной.

Я быстро освоился с новой обстановкой, познакомился с командирами и летчиками и, не забывая о своем замысле — прыгнуть с парашютом, — занялся освоением новых боевых самолетов.

Как-то я с радостью узнал, что за несколько месяцев до меня в эскадрилью прибыл летчик, который уже несколько раз прыгал с самолета. Отыскав летчика, я познакомился с ним. Это был молодой командир, Николай Александрович Евдокимов. Держался он тогда чрезвычайно серьезно. В свои годы он старался говорить важно, начальствующим тоном и обязательно басом.

Правда, тема наших разговоров никак не соответствовала начальствующему тону: я старался свести разговор только к прыжкам и парашютизму. Устройство и назначение боевого парашюта мне уже были известны, так же как и теория парашютного дела, которую мы проходили еще в школе. Но тренировочный парашют, на котором совершают учебно-тренировочные прыжки, для меня оставался загадкой. Наслушавшись от Евдокимова множества рассказов о прыжках, случаях в воздухе, я за короткое время успел заочно изучить тренировочный парашют. Прыгать было не с чем. Тренировочных парашютов в нашей части не было, а на боевых не разрешалось.

Зима прошла в напряженной, кропотливой учебе, освоении новых типов боевых самолетов.

Практически познакомиться с прыжком мне удалось лишь весной 1932 года.

В апреле месяце в нашу часть пришел приказ: выделить двух летчиков на сбор инструкторов парашютного дела. Моя страсть к парашютизму была всем известна, и командованию долго выбирать не пришлось. На сбор поехали Евдокимов и я.

Пасмурная и дождливая погода в Крыму была использована для теоретического изучения парашюта. Я до деталей изучил заграничные типы парашютов («ОРС», «Бланкье» и другие), первый русский парашют системы Котельникова и в особенности учебно-тренировочный.

Ежедневно тренируясь, мы ждали летной погоды. В плотно обтянутых комбинезонах, с парашютами на груди и за плечами,

вместе с товарищами я изучал технику прыжка, отделение от самолета и приземление. Увлеченные новизной дела, мы десятки раз влезали в кабину большого самолета, с которого должны были совершить первый ознакомительный прыжок.

Подготовкой руководил инструктор парашютного дела товарищ Минов. По его команде, мы в точности выполняли движения, которые нужно делать при прыжке в воздухе.

Наконец наступил долгожданный день.

Туманная дымка над городом растаяла. 10 мая был первый ясный, солнечный день.

Получив приказ готовиться к полету и прыжку, я осмотрел свой парашют, сам уложил его, проверил все до последней резинки, тщательно подогнал под свой рост и в назначенное время вместе с пятью другими летчиками — будущими инструкторами-парашютистами — приехал на аэродром.

Трехмоторная сильная машина была готова к полету. Мы расселись в удобные кресла самолета. Последним, проверив посадку, вошел в самолет Минов. Видимо, инструктор остался доволен.

Вот уже дан старт, и, выплюнув клубы отработанного газа, машина ровно побежала по стартовой площадке. Еле заметный отрыв — и мы в воздухе. В застекленное окно кабины я видел, как уплывает выстланная на аэродроме буква «Т» — посадочный знак, ангары.

Самолет сделал последний круг, плавно разворачиваясь правым крылом.

Минов смотрел на землю и сквозь открытую дверь кабины определял положение самолета в воздухе.

Наконец он, очевидно, сделал расчет, взмахом правой руки подозвал первого парашютиста — неоднократно прыгавшего летчика. Парашютист должен был сделать показной прыжок, чтобы мы наглядно могли увидеть правильность расчета и основные приемы техники отделения. Я и четверо других новичков запоминали каждое движение парашютиста.

Вот он подошел к краю кабины, поставил на борт левую ногу, правой рукой взялся за вытяжное кольцо, затем отодвинул нагрудный парашют вправо, придерживаясь левой рукой за борт. Минов слегка тронул летчика за плечо, и в то же мгновение мы увидели, как тот бросился вниз.

Не отрываясь, смотрел я в окно. Парашютист летел, растопырив ноги. Я ясно видел подошвы его сапог, каблуки… Еще мгновение — и над падающим комком вспыхнул парашют. Увлекаемый вытяжным парашютиком, он вытянулся в колбаску.

Самолет шел на малом газу, и мы увидели, как в воздухе,

заболтав ногами, парашютист повис под зонтом.

Машина пошла на следующий круг и поочередно выпустила еще двоих.

Наконец моя очередь. Врач, находящийся тут же в самолете, взыл мою руку. Он считает пульс: 90 вместо нормальных 74.

— Ничего! — говорит он и одобрительно хлопает меня по плечу.

Подхожу к дверце кабины. С высоты 600 метров смотрю вниз, на землю, — и впервые по-новому ощущаю высоту. Земля кажется не обычной, как я привык ее видеть из кабины своего истребителя, летая на больших скоростях и на больших высотах.

Не верится, что, бросившись вниз, благополучно опустишься на землю.

Легкий удар Минова отрезвляет меня. Не раздумывая, я сгибаюсь в пояснице, и тело, получив крен, вываливается через борт из самолета. Лечу вниз головой и отчетливо вижу землю, сначала неподвижную, как на плане аэроснимков, с разлинованными прямоугольниками площадей. Потом она медленно начинает вращаться, крутиться вокруг меня. С силой выдергиваю вытяжное кольцо. Кончик троса просвистел перед самым моим носом и остался в руках…

С большой скоростью лечу я к земле и думаю: раскроется ли? Почти одновременно ощущаю толчок. Меня встряхивает, как котенка, и вместе со стропами болтает в воздухе. Вздыхаю легко и свободно. При быстром падении почти не дышал.

После шума мотора и напряженного ожидания прыжка наступили удивительная тишина и спокойствие. Я машу рукой самолету, уходящему на последний круг, кричу и плавно снижаюсь к земле.

По мере того как нервы успокаиваются, я свыкаюсь со своим положением в воздухе. Поправляю ножные обхваты, привязываю вытяжной трос и разворачиваюсь по ветру, перекрещивая основные лямки руками. Вот уже до земли остается не более 150 метров. Земля надвигается на меня. Спускаюсь еще ниже и с высоты 70–80 метров слышу крики: «Убери ноги!»

Увлеченный полетом, я не приготовился к встрече с землей и, лишь взглянув вниз, почувствовал скорость падения, совершенно неощутимую на большой высоте. До приземления остается 10–12 метров. Делаю позицию: подбираю ноги, все внимание на землю.

Чувствительный удар. Я падаю на бок, почти в центре аэродрома.

Навстречу бежит врач. Не дав освободиться от парашюта, он хватает меня за руку и улыбается.

— Молодец! Пульс замечательный, всего 104. Какое

впечатление? — спрашивает он.

Я вне себя от радости, но стараюсь держаться серьезно и как можно солиднее. Делаю вид, что о таком пустяке мне, собственно, не хочется и рассказывать.

В моей новенькой парашютной книжке появилась первая запись:

«10. V.1932 — прыжок с самолета. Высота 600 м».

Комиссия дала удовлетворительную оценку моему прыжку. В тот же день мне вручили значок парашютиста под № 94.

Следующие четыре прыжка в Евпатории, хотя я прыгал с самолетов различных систем, ничего нового мне не дали. Зато пятый прыжок надолго остался в памяти.

На крыле летящего самолета

Меня подняли в воздух на самолете. С этой машины я прыгал впервые. На высоте 700–800 метров вылез из кабины на плоскость, чтобы по сигналу летчика броситься вниз.

Уже стоя на плоскости летящего самолета, я взглянул на землю и почему-то вдруг почувствовал себя одиноким и потерянным. Мной овладела одна мысль: как можно скорее очутиться на земле. При этом я не мог двинуться с места и только бессмысленно глядел вниз.

Самолет уже сделал лишний круг, и я понимал, что медлить нельзя — нужно прыгать, иначе расчеты будут сбиты. Летчик уже подал сигнал, а я все не мог преодолеть чувства физического отвращения к прыжку. Посмотрел на землю, на летчика, который раздражительно повторил свой приказ. Наконец, напрягая всю свою волю, я отвалился от самолета и дернул за кольцо, чтобы скорее прекратить падение…

Прыжок получился неважный. Не выполнив своевременно команду летчика, я выбросился с запозданием, не рассчитав приземления, и поплатился за это крепким ударом о землю.

Мне было стыдно. Я долго раздумывал о случившемся. Очевидно, мою заминку не заметили, потому что после посадки на аэродром летчик даже не поинтересовался, в чем дело.

Как-то раз, уже под Ленинградом, я полетел с техником нашей части товарищем Созиным, который должен был прыгать.

На боевом самолете, отяжеленном вооружением, мы поднялись на высоту 650 метров, и я скомандовал ему: «Вылезайте!» Взглянул на его лицо и поразился. Словно преодолевая внутреннее сопротивление, Созин, весь побледневший, стал выполнять команду с опозданием на 12 секунд. Он неохотно вылез из кабины и только через 27 секунд приготовился к прыжку.

Продолжая полет, я обернулся и увидел его стоящим на крыле самолета.

Рассчитывая, что Созин готов, я скомандовал: «Прыгай!»

Созин стоял на крыле и, не выполнив команду, продолжал держать в руке кольцо, вынутое из предохранительного карманчика.

Опасаясь за последствия, я приказал ему влезать обратно. Но и это не подействовало.

С растерянным лицом, мутными, беспокойно бегающими глазами, Созин стоял на крыле летящего самолета.

Я снова повторил команду влезать обратно, — никакого

результата.

Я беспокоился.

Управление самолетом оставить нельзя. Время идет. Созин каждую секунду рискует сорваться под стабилизатор. Тогда — неизбежная гибель. Надо принять какое-то решение.

Бесплодно кружа над аэродромом, самолет потерял высоту. Расчет точки приземления был грубо нарушен. Идти на посадку я не решался, так как струей воздуха от винта Созина обязательно сорвало бы. Втащить его в кабину я также не мог.

Набрав высоту, я вышел на круг и спокойно предложил Созину прыгнуть. Точно не понимая приказания, он стоял на крыле, бледный, с подергивающимися губами.

Дальше медлить нельзя. Человек погибнет.

Взглянув на землю, я разжал ему руки, которыми он держался за борт моей кабины, и энергичным толчком в плечо послал его вниз.

Я был уверен, что парашют раскроется. Вытяжное кольцо у парашютиста в руке, шпильки вытяжного троса почти вытянуты с конусов. Достаточно незначительного движения рукой — и парашют раскроется.

Так и случилось. Парашют раскрылся сразу, выскользнув из-под стабилизатора. Созин благополучно приземлился на одном из огородов, примыкающих к аэродрому.

Созин прыгал не в первый раз, прыгал хорошо и уверенно. Но в данном случае перед прыжком у него совершенно парализовалась воля, возникло отвращение к прыжку — состояние, близкое к потере сознания. Лишь энергичный толчок вывел его из оцепенения. Любопытно, что Созин снова прыгал и стал инструктором парашютного спорта.

«Иван Иванович» прыгает

Слет парашютистов в Крыму заканчивался большим воздушным праздником.

Несколько тысяч гостей, приглашенных на аэродром, смотрели, как поднимаются в воздух два тяжелых самолета с десятью парашютистами на каждом.

На высоте 700–800 метров машины кругом прошли над разукрашенным аэродромом, и вдруг по команде одновременно с бортов в воздух посыпались люди…

Один за другим вспыхивали купола парашютов.

Люди прыгали, громко крича: «Пошел!» или «Давай, давай!»

В то время как один бросался из раскрытых дверей, крича на лету, стоящие наготове подбадривали его и сами прыгали с такими же криками.

Под двойными распущенными куполами парашютисты опускались на аэродром. Их бурно встречали многочисленные зрители.

Страшным номером парашютного праздника был прыжок «Ивана Ивановича».

Зрителей убедили, что один из лучших парашютистов-спортсменов, некий Иван Иванович, отказавшийся выступить под своей фамилией, совершит изумительный затяжной прыжок. Иван Иванович, — уверяли ораторы, — распустит парашют на высоте 80 метров от земли и предстанет невредимым перед гостями.

Вот уже самолет сделал плавный вираж над аэродромом, и все увидели, как человеческая фигура, растопырив руки и ноги, с высоты 600 метров стремительно ринулась к земле.

Крики: «Летит!» огласили воздух. Вот уже до земли остается 100, 80, 50, 30 метров, а «Иван Иванович» продолжает неудержимое падение. Аэродром, будто наэлектризованный, затаил дыхание. Еще секунда — и «Иван Иванович» со всего размаха врезался в землю. Толпа ахнула. Одни кричали: «Разбился!», другие стояли бледные, стараясь не глядеть на страшное зрелище.

Неуместность этой шутки стала очевидной, когда зрителям показали «Ивана Ивановича», совершенно невредимого после такого оглушительного приземления. Все были убеждены, что погиб человек, — оказалось, что «Иваном Ивановичем» назывался манекен.

Глупый полет «Ивана Ивановича» чуть не внушил зрителям недоверие к парашютизму. Зато остальная программа праздника была полна занимательных и интересных номеров.

Глава третья. От Дедала до наших дней

Гениальные мечтатели

Я знал только элементарную технику парашютизма, и потому прыжки казались мне удачей. Должна же быть, думалось мне, техника парашютизма, как существует, например, техника пилотирования. Но кто в совершенстве владеет техникой и теорией прыжка?

Моему учителю Минову — в то время самому опытному парашютисту СССР — было около 30 лет. В его послужном списке значилось уже около 20 самостоятельных прыжков. Он первый в нашей стране ездил в Америку изучать парашютное дело. Опыт Минова был, можно сказать, единственной оснасткой первых инструкторов-парашютистов. И это все. Литературы о парашютизме никакой не было.

Я стал рыться в старых авиационных журналах и проспектах, делал вырезки и заметки, по кусочкам собирал все, что относилось к истории и развитию парашютизма. Я знакомился со старыми пилотами, летавшими на «гробах». Рылся в архивах, библиотеках и изучал замечательную историю парашютизма с ее настоящими героями, многие из которых остались безвестными.

Сохранилось сказание о полете греческого скульптора Дедала со своим любимым сыном Икаром на крыльях птицы.

Именно полет птицы родил в человечестве дерзанье летать.

С незапамятных времен у людей появилось желание парить в воздухе, как птица. Еще в середине XI века монах Оливье опускался на неизвестном аппарате с башни монастыря. Сохранились туманные сведения, что в эпоху Ивана Грозного один из царских холопов пытался подняться в воздух. Однако большинство таких сведений носит сказочный характер. Подлинных фактов из истории завоевания воздуха сохранилось очень немного.

Одно из самых почетных мест в этой истории принадлежит замечательному итальянскому художнику и ученому — Леонардо да Винчи. Он впервые создал проект водолазного костюма, он впервые разработал конструкцию парашюта.

> «Если человек возьмет полотняный натянутый купол, — писал Леонардо да Винчи, — каждая сторона которого имеет двенадцать локтей ширины и двенадцать локтей высоты, он сможет безопасно сброситься с любой высоты».

Если учесть, что площадь этого натянутого купола примерно

равна площади нашего современного парашюта, то нетрудно будет убедиться, что Леонардо да Винчи почти с геометрической точностью предвосхитил расчеты этого аппарата.

Но как и замечательная идея водолазного аппарата, так и парашют Леонардо да Винчи в течение целого столетия продолжали существовать только на бумаге.

В самом деле, какое практическое применение нашел бы парашют Леонардо да Винчи в 1495 году? Разве только для скоморошьих затей.

Немудрено потому, что творение гениального мыслителя назвали тогда еретической затеей.

Об изобретении Леонардо да Винчи вспомнил венецианец Фауст Верначио. Он построил четырехугольный парашют, стороны которого напоминали широкие паруса, а верх — чечевицеобразный купол.

1617 год можно уверенно считать годом рождения парашюта, а венецианца Фауста Верначио — родоначальником парашютизма.

Взобравшись на одну из невысоких башен Венеции, Верначио со своим примитивным парашютом подготовился к прыжку. Разношерстная изумленная толпа с испугом наблюдала необычные приготовления. Верначио прикрепил стропы парашюта к поясу и бесстрашно ринулся вниз. Прыжок отлично удался — Верначио благополучно опустился на землю. Прошло больше столетия, пока нашелся новый смельчак.

Прыжок смертника

В 1777 году парижский профессор Дефонтаж изобрел летающий плащ — аппарат, который, по его словам, гарантировал безопасный спуск с большой высоты. Но осторожный, хотя и изобретательный, профессор не решился сам испытать свой плащ. Он обратился к судебным властям с просьбой предоставить для испытаний парашюта приговоренного к смертной казни.

Не все ли равно, как погибать смертнику? Быть ли четвертованным, сложить ли свою голову на гильотине, болтаться ли на виселице, — какая разница? Почему бы не дать возможность этому смертнику погибнуть незаурядно или опуститься на землю, завоевав себе жизнь, а изобретателю — славу?

Профессор Дефонтаж получил такого смертника. Это был Жак Думье, террорист и убийца, известный страшными злодеяниями. Пойманный и присужденный к смерти за многократные и тяжелые преступления, Думье согласился прыгнуть.

Газета «Рейнише вестфалише цейтунг» так описывает это событие:

> «Думье отправился в сопровождении полицейских к парижскому оружейному складу, где его ожидал профессор Дефонтаж. Для наблюдения за опытом собралось множество любопытных. Думье влез на крышу оружейного склада. Профессор надел на него плащ, состоящий из бесчисленного множества мелких покрышек.
>
> — Держите руки горизонтально и старайтесь парить, как птица. Ничего другого от вас не требуется, — инструктировал изобретатель парашютиста.
>
> Думье прыгнул. Ветер отнес его сначала немного в сторону. Публика с удивлением смотрела на парившего в воздухе человека. Внезапно Думье стремительно полетел вниз. Все вскрикнули. Однако, почти достигнув земли, Думье немного задержался и восстановил потерянное равновесие. Он упал на землю совершенно невредимым. Довольный изобретатель вручил Думье кошелек с золотыми монетами».

Плащ Дефонтажа остался для истории экспериментальным

эпизодом.

В 1783 году французский физик Ленорман усовершенствовал уже известный более столетия назад парашют Фауста Верначио, сделав его не только более надежным, но и более красивым. Парашют Ленормана представлял собой жесткий конусообразный купол, со спускающимися стропами. Он напоминал современные учебные парашюты, на которых прыгают с вышек.

Ленорман прыгнул вначале с крыши одноэтажного дома в Париже. Прыжок удался. Ободренный успехом, он вторично прыгнул уже со шпиля Мольпельеской обсерватории.

Парашют Ленормана оказался лучшим из многочисленных творений его современников.

В 1783 году, то есть когда Ленорман изобрел свой парашют, братья Монгольфье построили воздушный шар. Шар наполнялся дымом и мог подниматься в воздух. Вслед за монгольфьерами (шарами, наполненными дымом) в воздух поднялись и шальеры (шары, наполненные водородом). В это время химики уже знали свойства газов, которые были легче воздуха. Этими газами и воспользовались изобретатели воздушных шаров.

Пионеры воздухоплавания — аэронавты первые воспользовались парашютом для спасения жизни.

Два года спустя после прыжков Ленормана его соотечественник, воздухоплаватель Бланшар, поднялся в Париже с Марсова поля на воздушном шаре.

Это был первый в истории полет с парашютом. Парашют Бланшара, как и парашют Ленормана, напоминал огромный распахнутый зонт. Вершиной он был прикреплен к воздушному шару. Аэронавт помещался в особой корзине под зонтом и в случае необходимости мог отделиться от шара, порвав связывающие стропы. Но, застраховав себя парашютом, Бланшар предварительно проверил его на кошке и своей любимой собаке. Этот опыт он проделал публично.

3 октября 1785 года в назначенное место и время собрались парижские граждане смотреть на эксперимент смелого аэронавта. Поднявшись на высоту около 500 метров, Бланшар сбросил пса на небольшом парашюте. Пес невредимым опустился на землю.

Это необычайное представление вызвало большой интерес у парижских зрителей. С тех пор собака Бланшара многократно спускалась на парашюте.

Бланшар, как и многие его предшественники, доказал, что парашют нужен аэронавтам, а начало применению парашюта для спасения человеческой жизни положил французский воздухоплаватель Гарнерен.

Его современник чрезвычайно интересно описывает это

происшествие:

> «22 октября 1797 года, в 5 часов 28 минут вечера, гражданин Гарнерен поднялся на воздушном шаре в парке Монсо. Мрачная тишина царствовала среди собравшихся, интерес и тревога были написаны на лицах. Достигнув высоты 700 метров, он обрезал веревку, соединяющую его парашют и корзину с аэростатом; аэростат разорвался, и парашют, под которым был помещен гражданин Гарнерен, стал быстро опускаться. Он так сильно раскачивался, что крик ужаса вырвался у присутствовавших и слабые женщины упали в обморок. Тем временем гражданин Гарнерен, опустившись в поле, сел на лошадь и вернулся в парк Монсо, в гущу бесчисленной толпы, бурно выражавшей свое восхищение талантом и смелостью этого молодого аэронавта».

На своем примитивном парашюте Гарнерен прыгал еще несколько раз, затем обучил этому искусству своих близких, в том числе и племянницу Елизавету. Она бесстрашно демонстрировала народу этот простой спасательный прибор.

Уже много лет спустя после знаменательного прыжка своего дяди Елизавета Гарнерен совершила около 40 парашютных прыжков в самых разнообразных условиях. Имя Елизаветы Гарнерен вошло в историю как имя первой парашютистки.

По примеру Гарнерена и его бесстрашной племянницы, во Франции, а затем Бельгии, Голландии и ряде других стран идея парашюта была подхвачена вначале ловкими предпринимателями, а позже и учеными.

Первыми, однако, опыт Гарнерена использовали циркачи и акробаты того времени. В течение почти столетия они развлекали праздные толпы необычайно эффектными, захватывающими воздушными номерами.

Полет под куполом парашюта смельчаки усложняли опасными упражнениями на трапеции; поджигали аэростат и спускались на землю, выделывая акробатические номера. Ради большего эффекта они разбрасывали по сторонам горящие факелы, распускали дополнительные красочные зонты, наподобие наших современных парашютиков, и нередко приземлялись на руки восторженным зрителям.

Почти целое столетие парашют во Франции и других странах Европы был известен не как спасательный аппарат при воздушных катастрофах, а как занимательный воздушный аттракцион. Циркачи и клоуны пространно афишировали «изумительный

аппарат», на котором можно спускаться с любой высоты и остаться невредимым.

Марсово поле в Париже было излюбленным местом воздушно-спортивных праздников. На каждый из таких праздников места раскупались с бою. В день упражнений висели аншлаги. Зрители заполняли крыши домов, с которых были видны полеты и спуски с парашютом.

Клоун на парашюте

В те годы среди цирковых акробатов, странствующих по городам Франции «со смертельно опасным аттракционом», мы встречаем уже известного нам изобретателя парашюта Р. Бланшара.

Горькая участь постигла изобретателя.

Не найдя практического применения своему парашюту и впав в нищету, Бланшар нанялся к предприимчивому антрепренеру и уже сам прыгал с воздушного шара в костюме клоуна. Но и «смертельно опасные аттракционы» быстро пресытили избалованных праздных парижан. Бланшар лишился заработка.

Полет и гибель Леру

Летом 1885 года цирковые «короли воздуха» — Шарль Леру, Вильямс и другие — перекочевали в Россию в поисках работы.

Российская антреприза быстро сообразила, как выгодны такие аттракционы, и нарасхват разобрала «летающих французов».

Одних антрепренеры повезли показывать в провинцию, а Шарль Леру, по кабальному договору с Парадизом, владельцем увеселительного сада, остался в Москве.

Расчеты антрепренеров оправдались. Зрители по достоинству оценили бесстрашные выступления французских парашютистов, раскупив буквально все места.

Реклама необычайного аттракциона сулила москвичам «летающего француза» Шарля Леру, который опустится с высоты 500 метров «вниз тормашками».

Леру сам сшил парашют из китайской чесучи. Это был большой зонт, состоящий из 12 сшитых клиньев, с кольцом в вершине для уменьшения качки. Каждый из клиньев скреплялся стропами с ременным поясом, обтягивавшим фигуру парашютиста.

Это был парашют-полуавтомат. Он крепился сбоку аэростата на особой веревке с пружиной, которая выдерживала вес парашюта. Как только человек прыгал, пружина разжималась и парашют отделялся от шара.

Первое выступление Шарля Леру в увеселительном саду «Фантазия» (в Петровском парке) состоялось летом 1885 года.

Более 20 тысяч зрителей явилось на представление. Над открытой площадкой сада покачивался на стропах огромный воздушный шар с подвешенной к нему гондолой. До начала представления перед зрителями выступил антрепренер Парадиз и в красноречивых, зажигательных словах описал содержание номера. В заключение он призвал публику не скупиться на оплату бесстрашного номера и быть щедрой к истинному героизму «летающего француза».

В этот момент вышел сам Шарль Леру с большой тарелкой в руках. Облаченный в диковинный костюм, Леру изображал «короля воздуха».

Под восторженные возгласы Леру прошел с тарелкой, а антрепренер неотступно следовал по пятам, наблюдая за тем, чтобы щедроты зрителей не миновали его кармана. Окончив сбор, антрепренер остался недоволен. Зрители оказались скуповатыми, и Леру не набрал ожидаемой суммы. Тогда Парадиз вышел на

середину и снова рекламировал захватывающий номер «воздушного короля».

— Щедрость, — закончил оратор, — есть лучшая оценка смертельного аттракциона.

После этого Леру снова прошелся с тарелкой. Слабохарактерные ответили на призыв пятачками, а другие потребовали прекратить вымогательство, грозя обрезать канат и пустить шар в воздух.

Набрав нужную сумму, антрепренер скомандовал: «Внимание!» Воздушный шар, освобожденный от причалов, ринулся ввысь. Леру вскочил на веревочную лестницу, тянувшуюся от шара, и на лету взобрался по ней в гондолу аэростата.

Зрители замерли. «Король воздуха» приветливо размахивал цветными флажками и подымался ввысь. На высоте 200 метров он спустился по подвешенной трапеции и, бросившись вниз, потянул за собой парашют, укрепленный на блоке с наружной стороны шара.

Зонт мгновенно распахнулся. Шар потерял баласт и круто рванулся вверх. Леру под испуганные возгласы толпы повис в воздухе и раскачивался под куполом парашюта. Вслед за этим он стал выделывать занимательные аттракционы: посыпать народ серпантином, распускать цветные флаги, и опустился вниз, восторженно встреченный зрителями. Вслед за ним приземлился и шар.

По тяжелому и изнурительному контракту с Парадизом, Леру прыгал круглый год, всюду, куда вывозил его хозяин. После блестящих выступлений в Москве Леру побывал в Петербурге, Киеве, Харькове, Одессе и других городах России, а затем перекочевал в Ригу.

Здесь парашютист трагически закончил свою жизнь.

На взморье у Эленбургского кургауза Леру совершал очередной прыжок.

Был пасмурный, ветреный день. Рваные, трепаные тучи неслись с моря, гонимые шквалистым ветром. Море штормовало.

По жестокому контракту, Леру должен был прыгать в любой день и в любом месте. Он вышел на площадку. Погода не сулила ничего хорошего, но Леру прошел сквозь толпу, как обычно, веселый и приветливый, и одному лишь человеку, его спутнику-аэронавту, теплая улыбка Леру показалась нервозной и беспокойной.

Леру взглянул на многотысячную толпу, требовательную толпу зрителей, и с беспокойством перевел взгляд на облака. Они неслись попрежнему суровые, рваные от шквалистого ветра.

Леру еще раз прошелся с тарелкой сквозь толпу и остановился перед раскачивающимся аэростатом.

Позади стоял Парадиз, довольный и веселый: сбор превысил ожидания антрепренера, публика тепло встретила Леру.

Парадиз хотел пожать руку Леру, но тот, полуобернувшись к хозяину, тихо спросил, глядя на небо:

— Прыгать?

— Что за вопрос, мосье Леру! — сказал Парадиз, указывая глазами на зрителей.

Леру отвернулся и стал натягивать перчатки. Раздалась команда.

На глазах у многотысячной толпы Леру поднялся на взморье у Эленбургского кургауза и, оторвавшись от шара, стал снижаться. Снос был рассчитан неверно. Леру пролетел предполагаемую посадочную площадку, ударился о скалу и вместе с парашютом упал в воду.

Местные рыбаки нашли труп парашютиста, когда антрепренер давал уже очередные представления в Петербурге, наняв себе другого смельчака. Леру был не одинок в своей тяжелой судьбе. Немало бесстрашных его предшественников, а позже и современников, разделили участь Леру, найдя свой конец или при очередном цирковом прыжке, или в безысходной нищете, поглотившей силы и последние гроши смельчаков.

Ронси и Сесар, Пленаро и Гордечио, новые и новые имена погибших смельчаков вписывались в историю парашютизма.

Некий Коккинг в 1834 году соорудил парашют с необычайно плоским, распертым куполом. Он рассчитывал, что уширенная плоскость парашюта увеличит подъемную силу и замедлит скорость спуска. Коккинг решил побить рекорд Гарнерена. Теоретическим предположениям Коккинга не суждено было подтвердиться. Поднявшись на высоту 1 000 метров, Коккинг оборвал связывающие стропы воздушного шара и вместе с парашютом начал стремительное падение к земле. Парашют начал скользить, скорость падения увеличилась — конструктор разбился насмерть.

Вслед за Коккингом история отмечает имя воздухоплавателя капитана Томаса Болдуина, родоначальника современных автоматических парашютов.

В 1880 году Болдуин совершил прыжок с аэростата и благополучно опустился на землю. Его парашют раскрывался автоматически. К узлу строп была прикреплена веревка, а второй ее конец привязывался к корзине воздушного шара. В момент прыжка веревка вытаскивала купол из ранца и обрывалась тяжестью тела парашютиста. От скорости падения парашют

наполнялся воздухом и раскрывался.

Француз Капаццо изобрел парашют-рубашку. Эта рубашка покрывала шар и в момент катастрофы или потери газа наполнялась воздухом, задерживая приземление падавшего аэронавта. Опыты Капаццо удались, но его изобретению не суждено было получить признание.

Человек обрел крылья

Начало XX века ознаменовалось необычайно быстрым развитием авиации.

9 декабря 1903 года американцы братья Райт впервые в мире поднялись на аппарате тяжелее воздуха. Это была настоящая победа человечества. Райтовский самолет пролетел без посадки около 30 минут, со скоростью 90–95 километров в час.

Вскоре появились и другие конструкции аэропланов: Блерио, Ваузена, Гассена, Нортье и других.

Человек давно мечтал подняться в воздух, и вот наконец его мечта осуществилась. Осуществление ее стоило немалых жертв. Уже поднявшись в воздух, летчики гибли из-за несовершенства своих аппаратов, погребая себя под обломками машин. Отказывал примитивный мотор — и машина стремительно врезалась в землю; сдавали бензинопроводные трубы — и в воздухе мгновенно вспыхивал факел.

Покоряя природу, человек должен застраховать себя каким-то спасательным средством, сохраняющим жизнь в момент гибели воздушного корабля. Таким средством должен был стать парашют.

Этот старейший аппарат, известный со времен древнего андалузца Казима, извлекли из архивов истории и по старым моделям, усовершенствованным цирковыми акробатами, стали приспособлять к современным нуждам авиации.

1 марта 1912 года американский летчик Берри первым совершил прыжок с самолета с парашютом. Почти в это же время во Франции, России и в других странах стали пользоваться парашютом. Выпрыгнув из самолета, летчики благополучно спускались на землю. Расчеты изобретателя подтвердились.

И тем не менее парашют оставался вне закона. Существовало мнение, что нужно обезопасить не летчика, а самолет, — тогда и летчик спасется.

Так возникла теория автоматической устойчивости самолета в воздухе, то есть положения, при котором машине не угрожает катастрофа. В первые годы развития авиации теория автоматической устойчивости самолета оказалась настолько модной, что интерес к парашюту почти совершенно заглох.

В 1914 году «Национальная воздухоплавательная лига» во Франции устроила «конкурс безопасности воздушных полетов».

Образцы парашютов выставили девять конструкторов. Признание получил лишь жироскопический автомат-стабилизатор профессора Сперри. Его сын на аэроплане «Гидро-

Кертис», снабженном автоматом, во время полета вышел на крыло. Самолет летел, не теряя устойчивости и направления. Этого было достаточно, чтобы отдать предпочтение автомату-стабилизатору.

Однако сторонники автоматической устойчивости самолета не догадывались о всех возможных причинах гибели самолетов.

Безусловно, стабилизатор мог быть полезен. Но когда? В момент, когда самолет терял управляемость.

А самолеты гибли от взрывов бензиновых баков, пожаров, столкновений, неожиданных поломок и т. д.

Вскоре и сама жизнь отвергла это ненадежное изобретение.

Несколько катастроф заставили «Воздухоплавательную лигу» изменить свою точку зрения.

Парашют наконец был признан и оценен по достоинству.

В 1909 году конструктор Вассер предложил оригинальный образец парашюта. Далекий от безотказно действующих образцов, он представлял собой зонт, спицы которого соединялись с сиденьем летчика шелковыми шнурами. Само же сиденье наглухо пристегивалось к телу пилота. Когда летчик находился в машине, зонт в сложенном виде лежал за сиденьем.

Достаточно было дернуть шнурок, освобождающий концы спиц, чтобы пружины раскрылись и летчик силой струи встречного воздуха был выдернут из самолета вместе с сиденьем.

Испытания поставили изобретателя втупик. Не было парашютиста: никто не верил в безотказность парашюта. Изобретателю самому оставалось доказать совершенство своей конструкции.

Сам Вассер, однако, не прыгнул по другой причине. Его самолет был одноместный. После того как летчик воспользуется парашютом, никем не управляемый самолет должен разбиться.

Вассер решил испытать парашют иначе.

В кузов автомобиля была вмонтирована башня высотой 12 метров, на вершине которой укрепили парашют. На одном из пригородных шоссе, когда автомобиль разогнали на полный ход, Вассер дернул шнурок, соединявшийся с автоматом раскрытия, сиденье выдернулось из гнезда, и манекен под парашютом плавно опустился на землю.

Парашют Вассера практического применения не нашел главным образом потому, что он мог применяться только на самолете с тянущими винтами. Наконец, в эксплоатации он был чрезвычайно неудобен, так как вырывал часть самолета.

С подобного же рода парашютом выступил на парижской авиационной выставке изобретатель Ганслер. Правда, он конструктивно несколько изменил парашют Вассера, но и это не

избавило его от участи, постигшей Вассера. Ему не удалось найти человека, который бы рискнул воспользоваться его парашютом. Сам изобретатель не прыгнул, жалея свой самолет.

Годом позже французский портной Франсуа Рейхельт изобрел подобие парашюта — специальный костюм для летчиков. Костюм был связан с парашютом, который во время полета находился за спиной летчика в сложенном виде.

Рейхельт прыгнул с шестиметровой башни, и парашют блестяще выдержал испытание. Тогда изобретатель, убежденный в безотказности своего костюма-парашюта, объявил публичную демонстрацию прыжка с Эйфелевой башни. Он поднялся на один из высоких выступов башни и бесстрашно ринулся вниз.

Костюм отказал — Рейхельт, на лету ударившись о несколько выступов, упал мертвым к ногам зрителей.

Почти одновременно в Берлине погиб и немецкий изобретатель Биттенер, испытывая оригинальную конструкцию своего парашюта.

Вся острота конструкторской мысли обратилась к усовершенствованию парашюта, и, как бы в ответ на эти неудачи, во Франции, Англии и даже России одновременно появилось несколько новых образцов парашютов.

В 1910 году известный изобретатель русского парашюта Котельников увидел, как разбился пилот Мациевич. Артист по профессии и человек одаренный, Котельников задумался над средством спасения летчика от воздушных катастроф. Спустя год он первый подал заявку на парашют безотказного действия.

Автору пришлось многие годы «внедрять» свое изобретение в правительственных инстанциях царской России. Вначале парашют отклонили за ненадобностью, потом по соображениям, что «летчики, имея парашют, будут оставлять самолет в воздухе, лишь бы спасти свою жизнь».

— Прыжок с парашютом — глупость, — многозначительно сказал генерал Кованько. — При прыжке у летчика оторвутся ноги.

Изобретение Котельникова было оценено в Париже, когда студент Петербургской консерватории Осовский прыгнул на его парашюте с Руанского моста — с высоты всего лишь 50 метров — и парашют безотказно доставил его на землю.

Несмотря, однако, на исключительные результаты испытаний, парашют Котельникова долгие годы не находил применения в России не только из-за тупости военного министерства, но и из-за отсутствия надобности в парашютах. Русское воздухоплавание и авиация в те годы только зарождались.

По-настоящему в России авиацией заинтересовались лишь спустя семь лет после блестящих полетов Блерио. И любопытно, что первые аэропланы, как в свое время и парашюты, нашли применение на цирковой арене.

Группа предпринимателей купила за границей самолет «Фарман» и законтрактовала авиатора Уточкина летать на нем для увеселения московской публики. В мае 1910 года за первые шесть полетов предприниматели собрали свыше 26 000 рублей. Все билеты были распроданы. Вокруг забора, окружавшего ипподром, на котором должны были происходить полеты, собрались огромные толпы любопытных. Но ни один из них не увидел аэроплана. По договору с предпринимателями, летчик Уточкин должен был летать «не выше забора, чтобы публика не узрела бесплатно этого занимательного аттракциона».

Год спустя в России состоялся авиаперелет из Петербурга в Москву. Из одиннадцати записавшихся летчиков стартовали девять, а из девяти стартовавших финиша достиг один. Это был летчик Васильев, покрывший на своем самолете расстояние от Петербурга до Москвы за 24 часа 41 минуту 14 секунд.

В 1912 году (6 и 12 июня) парашют Котельникова проходил последнее испытание. Решался вопрос — принять парашют для снабжения самолетов или окончательно отклонить. На самолет вместе с летчиком был взят пятипудовый манекен, подвешенный к парашюту. Сделав несколько кругов над полем, летчик выбросил манекен, и тот мягко приземлился под распахнутым зонтом парашюта. Военное ведомство приняло парашют Котельникова на снабжение армии и разослало его в воздухоплавательные роты.

Парашют этот был очень портативен: во время полета он находился за спиной, сложенный в легкий чехол с откидной крышкой. Для того, чтобы раскрыть его, достаточно было дернуть за шнур, соединенный с замком ранца.

Это был первый парашют автоматического и механического действия. Его можно было распустить и оставаясь в самолете, и выбросившись из кабины.

Тем не менее в воздухоплавательных ротах парашют встретили скептически.

Парашют Котельникова действовал безотказно, но парашютист во время падения должен был дернуть за шнур. Эта операция психологически считалась невозможной.

Парашют подвергался неоднократным переделкам. Его подвешивали распущенным к корзине аэростата, без ранца, приспосабливали так, чтобы парашютисту не приходилось прибегать к рывку кольца.

Русским воздухоплавателям больше пришлись по вкусу французские парашюты Жюкмес, которые за короткое время совершенно вытеснили из эксплоатации парашюты Котельникова.

Глава четвертая. Затяжные прыжки

Неудачное начало

Самолет плавно оторвался от земли. Перегнувшись за борт кабины, я смотрел на удаляющуюся землю.

Сквозь дрожащий и нагретый июльским солнцем воздух я видел узенькую рельсовую дорожку. Сразу же за ней тянулся густой зеленый парк.

В листве мелькали серебристо-синие озера.

Парк мягкими увалами переходил в желто-зеленые полотнища хлебов. Затем начинался лес. Вдали виднелись игрушечные домики.

…Знакомая картина успокоила меня.

Самолет, разрывая воздух, кругами забирался все выше и выше.

Откинувшись немного назад, я полузакрыл глаза. С тех пор как я в городе совершил свой первый прыжок, прошло всего два месяца. За это время я шесть раз раскрывал в воздухе светлый купол парашюта. Обычный парашютный прыжок я уже хорошо знал. Хотелось чего-то большего, сложного. Товарищ Минов однажды рассказал мне о сложном парашютном прыжке.

В 1929 году, по приглашению знаменитого американского летчика-парашютиста Уайта, Минов участвовал в состязаниях на точность приземления, состоявшихся в Соединенных штатах Америки. До этого Минов прыгал всего два раза, и с таким багажом он должен был соревноваться с «королями воздуха», имевшими много десятков прыжков. Выпрыгнув из самолета на высоте 450 метров, товарищ Минов камнем падал, не раскрывая парашюта, 200 метров. Благодаря этому его отнесло очень мало, и в состязаниях на точность приземления он занял третье место.

Рассказ товарища Минова пробудил во мне интерес к затяжному прыжку. Вернувшись в свою часть, я только об этом и думал. Наконец возможность представилась.

Я решил лететь, не раскрывая парашюта, не менее 150 метров.

Когда самолет достиг высоты 600 метров, летчик товарищ Скитев дал сигнал приготовиться и через несколько секунд скомандовал:

— Прыгай!

Держа правую руку на вытяжном кольце, я бросился вниз, и в ту же секунду меня охватило неотвратимое желание выдернуть кольцо, как я это делал до сих пор. В ушах стоял пронзительный и острый свист.

Желание выдернуть кольцо все росло и росло. Оно проникло

всюду. Не было в моем камнем летящем теле ни одной живой клеточки, которая не кричала бы мне: «Дерни за кольцо! Раскрой парашют!»

Постепенно мной начало овладевать совершенно необъяснимое чувство необъятности окружавшего меня воздушного океана. Какой-то сильный голос кричал внутри меня, что я падаю в бездонный колодец. И даже свистящий воздух, казалось, приказывал: «Прекрати падение!»

Начало посасывать в желудке, закружилась голова, и, не в силах дальше противиться, я выдернул кольцо.

Надо мной раскрылся белый купол парашюта, и я плавно начал спускаться на землю. Падал я затяжным прыжком не более 50 метров. Как только прекратилось падение, перестала кружиться голова и прошел испуг.

Чем ближе к земле, тем больше мною овладевало чувство досады за свою нерешительность. Подбирая самые нелестные эпитеты, я всячески поносил себя за то, что не смог выполнить своего же задания. С тяжелым чувством неудовлетворенности складывал я парашют.

Весь день меня преследовала неотвязная мысль: «Неужели у меня нехватит решимости и мужества для преодоления трудностей затяжного прыжка? Неужели я не гожусь для этого дела?»

Падаю камнем

Уже на следующий день я стал готовиться к новому затяжному прыжку. Прошел месяц. 24 августа 1932 года я снова решил прыгнуть. На этот раз я поставил перед собой более сложную задачу: прыгая с виража, падать, не раскрывая парашюта, метров 300–400.

Самолетом управлял товарищ Евдокимов. Поднявшись на высоту 800–900 метров, мы попали в облачную полосу. Между большими облаками были громадные окна, сквозь которые виднелась земля. В одном из таких окон, как раз над центром аэродрома, товарищ Евдокимов ввел самолет в вираж. По предварительному условию, товарищ Евдокимов должен был делать вираж не более 40–50° крена, но он перестарался и на большой скорости сделал вираж никак не менее 75°. Стоя на борту, я напрягал все свои силы, сопротивляясь мощной струе воздуха, идущей от винта. Она тянула меня под стабилизатор. Когда самолет сделал полтора виража, я был оторван от самолета.

И в ту же секунду я почувствовал, что падение произошло не так, как обычно, не так, как я падал в предшествующие прыжки. Какая-то сила меня отбросила в сторону от самолета, и только после этого я камнем полетел вниз.

Все мои мысли, вся моя воля былы направлены на то, чтобы раньше срока не раскрывать парашюта.

В воздухе меня несколько раз перевернуло. Я боялся, что при виде растущей и надвигающейся земной громады я не утерплю и дерну за кольцо. Поэтому я старался не глядеть на землю.

Как и в прошлый раз, свист в ушах стоял нестерпимый, но никакой боязни я не испытывал. Не было и головокружения. Самочувствие было настолько удовлетворительно, а желание сделать длительную затяжку было так велико, что я долго не хотел прерывать падения.

Я летел камнем вниз. Ничто не сдерживало моего свободного падения. Держа руку на вытяжном кольце, ощущая прикосновение металла, я радовался тому, что нашел в себе силу воли и необходимое мужество.

Желая определить свое положение, я наконец глянул вниз: земля была настолько близко, что даже глазам стало больно.

Я дернул за кольцо и через 18 секунд уже стоял на земле.

После подсчетов оказалось, что в затяжном прыжке я падал более 700 метров.

Случайно за моим прыжком с балкона своей квартиры

наблюдал командир части.

Он видел, как кто-то отделился от самолета, видел свободное падение, но не заметил раскрытия парашюта. Он решил, что парашютист разбился, и послал срочно расследовать обстоятельства дела.

Через некоторое время ему было доложено, что летчик Кайтанов в затяжном прыжке произвел очень низкое раскрытие парашюта, но приземлился благополучно.

Освободившись от лямок, я почувствовал себя прекрасно. Никакой усталости, никаких перебоев в сердце — ничего такого, что дало бы врачам повод к беспокойству.

Я стоял перед ними живой, здоровый, немного раскрасневшийся после пережитого. А врачи в то время считали, что затяжной прыжок вообще невозможен. По их мнению, прыгающий затяжным прыжком должен был или потерять сознание, или задохнуться, или, наконец, умереть от разрыва сердца.

Все эти теории были построены на ни на чем не основанных домыслах. Как только совершены были первые затяжные прыжки Евдокимова, врачи отказались от этих теорий.

Затяжными прыжками интересовался не я один. Уже тогда было известно, что затяжной прыжок имеет большое практическое значение. Он совершенно необходим для спасения жизни летчиков в случае аварий самолета в воздухе.

Представьте себе, что в воздухе загорелся самолет. Погасить пожар нельзя. Нужно спасаться. Для спасения есть только один путь: спуск с парашютом.

Раскрыть парашют сразу же, как только летчик вывалился из кабины, нельзя, потому что купол парашюта может воспламениться от горящего самолета. Следовательно, необходимо отлететь от самолета на некоторое расстояние и только тогда раскрыть парашют.

В 1927 году произошел такой случай.

Летчику-испытателю было поручено проверить в воздухе новый скоростной самолет. Летчик должен был испытать самолет на выход из штопора.

Получив задание, летчик уже начал садиться в кабину, как его неожиданно остановил начальник.

— Почему вы не берете с собой парашюта? — спрашивает начальник.

— Товарищ начальник, я думаю, парашют не понадобится.

— Нет, вы уж возьмите парашют. Правда, вы никогда не прыгали, а все-таки возьмите.

Летчик надел парашют и взобрался в кабину.

Быстроходная машина через несколько минут достигла нужной высоты, и летчик ввел самолет в правый штопор и начал считать витки:

— Раз…

— Два…

— Три…

После пяти витков самолет должен быть выведен из штопора.

— Четыре…

— Пять…

Летчик поставил ручку от себя, но рули не слушались.

— Шесть…

— Семь…

— Восемь…

Вращаясь вокруг своей оси, машина продолжала падать вниз, навстречу земле.

Никакие усилия летчика не могли вывести машину из плоского штопора, в который она попала.

Летчик решил оставить машину. Неимоверными усилиями преодолевая центробежную силу, он оторвался от сиденья и вылез на борт. Когда самолет делал двадцать первый виток, летчик выбросился из машины. Отброшенный от самолета в сторону, он не сразу дернул за кольцо. Только рассчитав, что машина уже не может его задеть, он раскрыл парашют и плавно опустился на землю.

Летчик этот, впервые воспользовавшийся парашютом для спасения жизни, был Михаил Михайлович Громов, ныне Герой Советского Союза.

Если бы Громов раскрыл свой парашют сразу же после отделения от самолета, то падающий самолет, возможно, задел бы за купол парашюта или ударил бы его какой-нибудь своей частью.

В 1934 году от удара о самолет погиб один из старейших парашютистов Советского Союза товарищ Ольховик. Разрабатывая теорию вынужденного прыжка из штопора, товарищ Ольховик совершил ряд прыжков и во время одного из них был задет какой-то частью самолета.

Особенно большое применение затяжной прыжок найдет в военное время.

Медленно спускающийся парашютист со светлым куполом громадных размеров будет представлять прекрасную мишень для стрельбы как с земли, так и с воздуха.

Затяжной прыжок с большой высоты необходим и тогда, когда нужно сесть в строго ограниченном месте. При нормальном прыжке выполнить такое задание почти невозможно, так как

очень трудно учесть влияние на спуск с раскрытым парашютом плотности воздуха, меняющееся на разных высотах направление ветра, болтанку и т. п.

Наконец, все время растущая скорость самолетов новых конструкций, достигающая сейчас 100–150 метров в секунду, тоже заставляет прибегать именно к затяжному прыжку. Ни один из современных парашютов не выдержит динамического удара, который получится, если парашют будет раскрыт сразу же после отделения парашютиста от скоростного самолета.

Несмотря на все это, затяжной прыжок в те дни был совершенно не изучен. Энтузиасты затяжных прыжков должны были разрешить ряд вопросов.

Я не делал ни одного прыжка так просто, ради самого прыжка. Всякий раз я ставил себе совершенно конкретные задачи.

Для того, чтобы проверить, как дышит парашютист, я проделал такой опыт. Выбросившись из самолета, я начал кричать. Крик этот, по всей вероятности, мог многих перепугать, настолько он был дик и неумерен. Но в воздухе меня никто не слышал и слышать не мог, потому я и кричал во всю мощь своих легких. Криком я доказал, что, летя камнем вниз, парашютист все же дышит. Ведь для того чтобы кричать, надо в легкие набрать воздух и вытолкнуть его.

После ряда прыжков я установил, что динамический удар при раскрытии парашюта не опасен для человеческого организма. Правда, удар достаточно силен, но его можно несколько смягчить, подкладывая под лямки специальные мягкие подушечки, которые распределяют нагрузку более равномерно.

Парные прыжки

Изучая затяжные прыжки, мы с товарищем Евдокимовым одно время увлекались парными прыжками. Поднявшись в воздух, мы одновременно с двух бортов отрывались от самолета.

Мы друг другу не говорили ни слова о соревновании, но, прыгая вместе, каждый из нас стремился как можно дольше лететь, не раскрывая парашюта.

Прыгали мы обычно вечером, когда на аэродроме стихал шум моторов и прекращалась дневная суета.

Летчики, техники, парашютисты, представители всех аэродромных профессий собирались на старте и терпеливо ожидали, когда в воздухе от бортов самолета одновременно оторвутся два человека и стремительно полетят вниз. При этом они всякий раз гадали, кто сегодня выйдет победителем: я или Евдокимов?

Очень часто к оживленной группе зрителей подходил командир эскадрильи. Энергично потирая ладони рук, он весело приговаривал:

— Кто же из них сегодня победит?

Многих привлекали не только наши прыжки, но и самолет, на котором мы обычно подымались в воздух.

Самолет этот, типа «Фарман-Голиаф», был своего рода уникумом. Единственный уцелевший представитель когда-то мощных самолетов, он неизвестно какими путями попал в нашу часть. Никто не мог понять, каким образом он сохранился настолько, что даже мог подыматься в воздух.

Летал на нем только один летчик — Коля Оленев. Больше никто не знал тайн и секретов управления этой машиной.

Хозяин «Фарман-Голиафа», небольшого роста, необычайно толстый, хорошо владел своей, казалось, неповоротливой фигурой. Бывший борец, он был ловок и проворен.

Товарищ Оленев прекрасно знал своего старого, изношенного и потрепанного «дедушку». Он на нем не просто летал, а еще ухитрялся делать крутые виражи, боевые развороты и глубокие спирали. Однажды он дошел до того, что подал командиру части рапорт с просьбой разрешить ему сделать на «Фарман-Голиафе» мертвую петлю.

Два старых мотора «Фарман-Голиафа» производили особый, непередаваемый шум. Поэтому, даже не видя машины, было совсем не трудно определить, что летит «дедушка».

Коля Оленев часто летал по утрам, когда в городе все еще спали. Несясь над домами, он будил даже тех, чей крепкий

утренний сон не легко нарушить. За это его самолет получил меткую кличку: «летающая гитара».

Утренние серенады «летающей гитары» создали Оленеву большую популярность среди населения городка.

Оленев очень любил неожиданно появиться над городским садом и виражить. Шум моторов заглушал слова, сказанные на расстоянии двух шагов. В саду смолкал оркестр, прекращались выступления артистов. Люди, подняв головы кверху, кто смеясь, кто негодуя, наблюдали за недосягаемой для них «летающей гитарой».

Вдогонку Оленеву неслась веселая брань.

Насладившись своим «могуществом», он улетал и в этот день гуляющих в парке больше не беспокоил. Более десяти парных прыжков совершили мы с товарищем Евдокимовым.

Наш предпоследний прыжок был 18 июня 1933 года. По заданию, мы должны были падать ровно 20 секунд.

Выпрыгнув из самолета, я решил сделать как можно бóльшую затяжку и опередить Евдокимова.

Я дернул за кольцо, когда земля была уже совсем близко и можно было без труда различить многие детали на аэродроме.

Падал я 25,5 секунды, опередив Евдокимова более чем на 400 метров.

Окрыленный этим, я предложил товарищу Евдокимову совершить затяжной прыжок на установление рекорда. Не без труда получив разрешение у командира нашей части, мы назначили состязание на 9 июля 1933 года.

Первый рекорд

Был ясный, жаркий день. Вся часть знала о предстоящем полете. Как всегда, в ожидании взлета «болельщики» собрались у красной черты.

Наше появление они встретили веселыми репликами.

Вместе с нами на самолете подымались в воздух инженер Семенов, доктор Калужский и пять учеников, которые должны были прыгать первый раз.

На высоте 600 метров мы с Евдокимовым произвели расчеты, проверили их и приступили к выпуску перворазников.

Первый…

Второй…

Третий…

Все пять парашютистов хорошо отделились от самолета и своевременно раскрыли парашюты.

Летя над ними, мы видели, как пять белоснежных зонтов, плавно раскачиваясь, медленно опускались на землю.

Самолет широкими кругами стал набирать высоту. Чем выше, тем становилось все холоднее. Одеты мы были только в летние комбинезоны, и холод давал себя знать.

Облака были очень высоко и нам не мешали.

На высоте трех с половиной тысяч метров Оленев просигнализировал нам, что машина выше не пойдет.

Инженер Семенов выпустил красную ракету. Настал момент отделиться от самолета.

Я взглянул в воздушную пропасть и сразу же выбросился.

В тот же момент пустил в ход привязанный толстыми шнурами к левой руке выверенный секундомер.

Сразу же вслед за мной выпрыгнул и Евдокимов.

Подношу секундомер к глазам — прошло всего 15 секунд. Ищу глазами товарища Евдокимова и значительно выше себя вижу его сильно кувыркающимся.

Лечу 45 секунд. До земли еще далеко.

Начинаю делать сальто. Как можно больше прогибаю спину в пояснице и широко раскидываю ноги. Когда прекращаю сальто, падаю вниз головой и ясно различаю знакомые контуры земли.

Определяю на-глаз расстояние. Думая, что осталось не более 500 метров, правой рукой нащупываю вытяжное кольцо, вынимаю его из карманчика и дергаю. В тот же момент останавливаю секундомер.

Сильный рывок, от которого темнеет в глазах, останавливает мое падение. Может быть, на секунду-две теряю сознание. Перед

глазами в тумане проносятся тысячи разноцветных шариков. В ушах острая, режущая боль.

Опускаюсь в центр аэродрома. Отстегиваю парашют и долго еще не могу придти в себя. Боль в ушах не утихает.

Подъехала санитарная машина. Доктор продувает мне уши, и боль моментально прекращается. Тотчас же чувствую себя гораздо лучше. Тут только вспоминаю о Евдокимове и вижу, как он на раскрытом парашюте спускается невдалеке от аэродрома.

Держа в руке мой секундомер, справляюсь у членов комиссии, сколько я падал.

— Шестьдесят две секунды.

Мой секундомер показывает 61,5 секунды.

После окончательной проверки оказалось, что выбросился я из самолета на высоте 3 570 метров и раскрыл парашют в 400 метрах от земли. Таким образом, я пролетел 3 170 метров за 61,5 секунды. Товарищ Евдокимов раскрыл парашют на сорок восьмой секунде. Он попал в штопорное положение и не мог из него выйти.

Я установил новый всесоюзный рекорд. Мировой рекорд в это время держал американец Меннинг, совершивший прыжок с общим падением в 62 секунды. Мой результат был всего на полсекунды меньше.

Кстати сказать, о рекорде Меннинга мы узнали с большим запозданием. Я лично о нем узнал уже после моего прыжка.

Штопор побежден

Во время затяжного прыжка я однажды вдруг почувствовал, что тело мое начало вращаться вокруг своей оси. Голова вращалась по малому кругу, а ноги описывали большой круг. Меня с огромной силой спиралью ввинчивало в воздух.

Уже через несколько витков я почувствовал легкое головокружение. Свист в ушах усиливался. К горлу подступала тошнота. Огромная тяжесть давила голову, и в глазах началась резь. По всему телу разлилась слабость. Огромным напряжением воли я заставил себя очнуться и выдернуть кольцо.

Так я впервые познакомился с плоским штопором.

Штопор в те дни был совершенно не изучен. Никто не знал, можно ли выйти из штопора, что для этого надо делать, как держать себя.

— Как только начало крутить, дергай за кольцо — иначе будет плохо, — говорили самые опытные парашютисты.

При обычных прыжках, когда парашют раскрывается тотчас же после отрыва от самолета, штопор произойти не может.

Только пролетев в свободном падении 150–200 метров и от силы падения приобретя большую скорость, парашютист может попасть в штопор.

По мере усиления скорости свободно падающего парашютиста постепенно тянет на спину. Центр тяжести из области грудной клетки перемещается к лопаткам. Встречные струи ветра, действуя на разную площадь большого наспинного и меньшего нагрудного запасного парашюта, заставляют парашютиста вращаться в одну из сторон.

Так начинается штопор. И если парашютист во-время не выйдет из него, он, потеряв возможность ориентироваться, может погибнуть.

Я начал думать: а нельзя ли избежать штопора? Нельзя ли научиться управлять своим телом в воздухе? Для того чтобы выяснить это, я совершил ряд экспериментальных прыжков.

Вскоре мне удалось установить, что парашютист, прыгающий затяжным прыжком, управляя своим телом, легко может избежать попадания в штопор.

Ведь свободный полет — это борьба парашютиста за удобное для него положение тела. Какое же положение наиболее удобно?

Некоторые инструктора парашютного спорта считают, что лучшее положение, предупреждающее штопор, — это «ласточка», то есть когда у парашютиста прогнут корпус, ноги сложены вместе и слегка подогнуты в коленях, руки отброшены в стороны.

По-моему же, наиболее удобное положение при затяжном прыжке — падение головой вниз, когда тело по отношению к земле находится под углом в 50–60°. Ноги должны быть раздвинуты в стороны и вытянуты, спина в пояснице выгнута, а лицо обращено вниз.

Падение головой вниз дает возможность парашютисту не терять ориентировки, позволяет ему все время видеть землю.

Для того, чтобы уберечь себя от штопора, я выработал ряд приемов:

Прыжок надо совершать обязательно в сторону полета самолета.

Нельзя от самолета отделяться спиной.

Левую руку надо откинуть в сторону, — рука регулирует повороты и уничтожает круговое вращение.

Ноги надо выпрямить и развести в стороны.

В прыжках со временем падения до десяти секунд правая рука — на вытяжном кольце; при прыжках с бóльшим временем свободного падения правая рука, как и левая, откинута в сторону на уровень плеча. Это помогает сохранять телу нужное для падения положение.

Изучив способы предупреждения штопора, я начал искать приемы, которые помогли бы выйти из штопора.

Прыгая ежедневно, а то и по два раза в день, я каждый раз ставил перед собой какую-нибудь задачу. Отделившись от самолета, я ложился на спину и начинал входить в штопор. Когда вращение становилось основательным, я раскидывал ноги и изучал, какие это вносит изменения.

Во время следующих прыжков я следил за положением рук, туловища, головы. С каждым прыжком мне все быстрее и быстрее удавалось выйти из штопора. Страшный штопор — враг парашютистов — становился ручным. Неон управлял мною, а я и м.

Вооружив моих учеников биноклями, я предлагал им с земли следить за моими движениями в воздухе. Прыгнув, я входил и выходил из штопора. Приземлившись, я просил своих учеников описать все мои движения.

Как следует усвоив мои приемы, они поднимались в воздух и проделывали то же самое.

В то время как один из учеников входил в штопор, а затем выходил из него, я стоял на земле с остальными и объяснял им движения несущегося к нам парашютиста.

Так мы изучали методы борьбы со штопором и установили, что они несложны, но достаточно эффективны.

Для прекращения штопора надо:

произвести резкое движение верхней половины туловища в сторону, противоположную вращению штопора;

возможно шире раскинуть ноги и выпрямить их;

как можно больше сделать прогиб в пояснице;

левую руку вытянуть в сторону;

правую держать на вытяжном кольце.

На все эти движения надо потратить не более одной-полуторы секунд.

Кроме штопора, парашютист в свободном полете претерпевает и другие неприятности. Например, сальто, то есть вращение через голову. Для того чтобы выйти из сальтирующего положения, достаточно подтянуть ноги к животу, резко выпрямиться и вытянуть руки.

Бросаясь вниз головой, парашютист иногда начинает вращаться вокруг вертикальной оси. Такое вращение называется вертикальной спиралью. Выйти из нее также очень легко. Для этого достаточно выбросить руки в стороны.

Нельзя спешить

Желая облегчить способы управления своим телом, я решил однажды применить новинку.

К своему плечу я привязал обыкновенный вытяжной парашют, думая, что во время затяжного прыжка он будет оказывать значительное сопротивление воздуху и меня поставит точно вниз, без всяких сальто и кувырканий.

Это было 21 декабря 1933 года. Я совершал свой шестьдесят третий прыжок.

Мне тогда надо было куда-то спешить, и перед самым полетом я приказал укладчику парашютов привязать вытяжной парашют к левым плечевым лямкам.

Надев парашют, я на самолете поднялся на высоту около 800 метров. Рассчитав точку приземления, я отделился от самолета и начал свободное падение.

В руках я держал вытяжной парашютик, и, когда отделился от самолета, отпустил его. Под действием встречного потока воздуха вытяжной парашютик, привязанный к левому плечу, раздулся и действительно поставил меня в вертикальное положение ногами к земле.

Пролетев «солдатиком» около 300 метров, я решил прекратить падение и дернул за вытяжной трос, но он не поддавался. Дергаю еще, на этот раз с большой силой, — трос попрежнему не поддается.

Собрав все силы, дергаю двумя руками. Никакого результата. Точно кто-то в десять раз сильнее меня схватил за трос и не отпускает его. До земли, по моим расчетам, осталось всего 300 метров.

Быстро переворачиваюсь на спину так, чтобы запасный парашют, лежащий на груди, оказался сверху. До земли оставалось всего метров 150, когда я выдернул вытяжное кольцо.

Едва коснувшись земли, я с нетерпением стал осматривать основной парашют, желая выяснить, почему он не раскрылся.

Все оказалось очень просто. Торопясь, мой укладчик, вместо того чтобы привязать стропу вытяжного парашютика к плечевым лямкам, привязал ее к гибкому шлангу вытяжного троса. Под действием вытяжного парашютика шланг вытяжного троса образовал петлю, и чем сильнее тянул я за вытяжное кольцо, тем сильнее эта петля затягивалась.

Этот случай показал мне, что дорожить своим временем — не значит торопиться без оглядки.

Увлекся…

18 августа 1933 года, в день авиационного праздника, на станцию Сиверская собралось несколько тысяч трудящихся. Празднично разодетые, они приехали из Ленинграда, из Луги, из ближайших сел и деревень.

На аэродроме было очень шумно и весело. Со всех концов неслись песни.

Заглушая песенников, пулеметной дробью тарахтели моторы.

В этот день я должен был сделать показательный затяжной прыжок, а также продемонстрировать стрельбу из пикирующего самолета.

На краю аэродрома была выложена цель, и я произвел четыре очереди. Затем, когда самолет снова взмыл в воздух, добровольцы, из собравшихся зрителей, ходили осматривать количество пробоин.

Наступило время прыжка.

Товарищи провожали меня до самолета и изощрялись в пожеланиях:

— Смотри, не заглядись на птичку, а то забудешь парашют раскрыть.

— В случае чего, — перекрикивал всех Коля Оленев, — бухайся в воз сена — будешь жив.

Я сел в машину. Летчик включил мотор, и самолет, пробежав по зеленому ковру, взмыл в воздух. Быстро набрав высоту, уперлись в облака. Выше лететь было нельзя — мешал сплошной белесый покров, прятавший голубое небо.

Произведя расчеты, я все же решил лететь затяжным прыжком 300–400 метров.

Выбрался из самолета, плавно оттолкнулся и сразу же принял удобное для меня положение — головой вниз.

Неожиданно мною овладел экспериментаторский зуд.

Откинув в сторону одну ногу, я старался запомнить, какое влияние это оказывает на мое падение. То же проделываю вначале с одной рукой, затем с другой.

Прошло несколько секунд, как вдруг, словно электрическим током, пронизала мысль, что, выбросившись на высоте 600 метров, я лечу со скоростью 50 метров в секунду. Надвигающаяся земля ослепляла глаза обилием света.

Моментально дернул за вытяжное кольцо. Как раскрылся парашют, точно не помню. Вслед за рывком я почувствовал сильный удар о землю.

Парашют раскрылся настолько близко от земли, что он едва-

едва успел погасить скорость моего падения.

Я остался жив благодаря тому, что парашют запутался в молодых березках и тем самым задержал основную силу падения. Если бы не березки, я бы неминуемо разбился.

Как оказалось, я раскрыл парашют всего в 70–60 метрах от земли. Промедли я еще одно мгновенье — и уже никакие березки не спасли бы меня.

Такое позднее раскрытие парашюта было очень эффектным, но ничем не оправданным.

Летчики, наблюдавшие за моим прыжком, ясно видели очки моего комбинезона.

С тех пор я сделал десятки экспериментальных прыжков, но ни один из них не был с таким поздним раскрытием.

Выполняя в прыжке поставленную перед собой задачу, я никогда ничем побочным не увлекаюсь. Таких происшествий, как 18 августа 1933 года, больше со мной не случалось.

Надо уметь считать секунды

Затяжной прыжок может совершить всякий смелый, хладнокровный и выдержанный парашютист. А у нас таких в стране — сколько угодно.

Прежде чем приступить к затяжным прыжкам, надо иметь хорошо выполненные нормальные парашютные прыжки. Парашютист должен уметь отделиться от самолета, хорошо ориентироваться в воздухе, плавно приземлиться. Главное — научиться действовать в воздухе совершенно спокойно.

Я знал товарищей, имеющих порядочное количество прыжков, но не способных выполнить затяжной прыжок.

— Почему, — спросил я однажды такого парашютиста, — вы не прыгаете затяжным прыжком?

— Боюсь свободного падения.

В другой раз я слышал такое объяснение:

— В начале свободного падения появляется непреодолимое желание открыть парашют, и ничем его побороть я не могу.

Правда, такие заявления слышать приходится очень редко. Наоборот, все большее количество парашютистов начинает увлекаться затяжными прыжками.

Тренировку надо начинать с прыжков с минимальной затяжкой, а затем постепенно увеличивать время свободного падения.

Ни в коем случае нельзя выполнять затяжной прыжок без задания на время свободного падения. С первых же занятий по затяжным прыжкам парашютист должен научиться держать на счету каждую секунду.

Есть немало парашютистов, которые очень охотно идут на затяжной прыжок. Они могут свободно падать продолжительное время, но на точность не могут выполнить и самых маленьких заданий. Это признак бессистемности и несерьезности в тренировке.

Всякое нарушение задания свободного падения в затяжном прыжке должно встретить решительный отпор. Это парашютное хулиганство, недисциплинированность и лихачество.

Очень важно научить парашютиста правильно считать время свободного падения.

Как-то на площадку, где я производил тренировку инструкторов на точное время падения в затяжном прыжке, приехал командир.

Старый командир дивизии, он увлекся авиацией и поступил в академию на авиационный факультет. После окончания академии

он стал командовать нашей авиачастью и пользовался авторитетом у командиров и бойцов. Всякий хотел хоть в чем-нибудь да походить на него.

Он очень интересовался парашютным спортом. Мы с ним довольно часто вели продолжительные беседы о парашютных делах.

На площадку командир приехал, желая познакомиться с прыжками на точность затяжки без секундомера.

Вооруженный биноклем и секундомером, он следил, как выполняется его задание. Парашютисты в честь любимого командира в этот день показали хорошие результаты. Прыгая без секундомера, они открывали парашют с точностью до секунды. А товарищи Гальченко и Петров показали абсолютно точное время. Такой точности в прыжках они добились только благодаря длительной тренировке в счете времени на земле.

Для этого мы пользовались такими словами и цифрами, на произношение которых идет ровно одна секунда, например: 1 301, 1 302, 1 303 и т. д. Последняя цифра дает счет секунд, в течение которых продолжалось падение.

Можно считать и так: падаю секунду раз, падаю секунду два, падаю секунду три и т. д.

Проверяя эти способы счета, я произвел десятки затяжных прыжков на точное время падения. Когда я должен был падать 10 секунд, я падал 10,2 секунды; вместо 15 секунд по заданию, я падал 14,7 и т. д. Расхождение с точным временем никогда не превышало десятых долей секунды. При тщательном внимании можно достигнуть абсолютной точности.

Одновременно с этим парашютист должен тренироваться на лучшую ориентировку при свободном падении на точность расстояния от земли. Для этого в предварительных полетах надо запоминать вид земли со всеми находящимися на ней предметами на высоте примерно 600 метров. Когда глаза начинают видеть уже запомнившийся рисунок земли, можно раскрывать парашют.

13 августа 1935 года, на первом всесоюзном слете парашютистов, состоялись состязания на точность затяжки и одновременно на точность приземления. В состязаниях принимали участие мастера парашютного спорта товарищи Евдокимов, Афанасьев, Лац, Харахонов и др. По условию соревнования, нужно было совершить прыжок с высоты 1 500 метров и сесть в круг размером 150 метров.

Задание не из легких. Пользоваться секундомером не разрешалось. За малейшее опоздание в раскрытии парашюта набрасывалось 10 штрафных очков. Если парашютист не попадал

в круг, он терял право принимать участие в дальнейшей программе соревнования.

Тщательно изучив метеорологическую сводку с шаропилотными данными, которые давали скорость и направление ветра на разных высотах, я определил точку, над которой должен был выброситься из самолета.

Отделившись от самолета, я начал вести счет вслух: 1 301, 1 302… 1 313, 1 314.

Приготавливаюсь… 1 315. Мгновенно вытягиваю кольцо. Одна половина задачи выполнена, теперь надо правильно сесть. Скользя на парашюте, я приземляюсь точно в центре круга.

Член жюри слета товарищ Минов и судейская комиссия, проверявшие время свободного падения по секундомерам, установили, что я падал точно 15 секунд и приземлился в центре круга.

Я получил наивысшую оценку — одно очко.

Прыгавший вслед за мной товарищ Лац получил 5 очков, он падал не 15 секунд, а 14,5 секунды.

Товарищ Евдокимов приземлился вне границ аэродрома, на соседних огородах. Участники слета шутя говорили, что Евдокимов не приземлился, а приогородился.

Автомат сам раскроет парашют

После того как парашют был создан и нашел себе широкое применение, стали думать: а нельзя ли создать аппарат, автоматически раскрывающий парашют в точно назначенное для этого время?

Автоматический прибор нужен прежде всего для обучения новых парашютистов. Нетрудно себе представить, что прыгающий в первый раз вдруг растеряется и во-время не дернет кольцо. Это должен сделать за него автоматический прибор.

Нужен автоматический прибор и для сбрасывания грузов. Если с большой высоты спустить груз на парашюте, который раскроется сразу же после отделения от самолета, его отнесет очень далеко от того места, куда груз должен опуститься. Но если парашют раскроется только в 150 метрах от земли, то попадет на место назначения.

В 1934 году такой автоматический прибор был изобретен авиаинженерами Борисовым и Стефановским. Они его испытали на земле, испытали и с грузовыми парашютами. Автомат раскрывал парашют в точно назначенное время. Оставалось только произвести испытания в воздухе с парашютистом. По просьбе изобретателей, осенью 1934 года я совершил прыжок с их автоматическим прибором. Вытяжное кольцо было привязано двумя шелковыми нитками и запломбировано. Автомат, без моего участия, сам должен был раскрыть парашют через семь секунд после отделения от самолета.

Я выскочил из самолета и начал считать. Когда дошел до седьмой секунды, парашют раскрылся.

Автомат системы инженеров Борисова и Стефановского неоднократно испытывался и после моего прыжка, и всякий раз он давал абсолютную точность в раскрытии парашюта и полную безотказность.

В 1935 году бригадой Института был изобретен еще один прибор, автоматически раскрывающий парашют. 28 апреля того же года этот прибор был испытан парашютистом-комсомольцем.

За последние два года таких приборов появилось довольно много.

Когда в газетах появились сообщения об изобретении приборов, автоматически раскрывающих парашют, я как-то получил письмо из Одессы от одного рабочего. Он писал, что ему 42 года, он активный участник Великой Октябрьской революции, имеет большую семью, стахановец и ко всему прочему заочно кончает Индустриальный институт.

«Вы понимаете, товарищ Кайтанов, как я занят, — пишет он далее. — Дыхнуть свободно нет времени.

Я награжден орденом Красного знамени за боевые заслуги перед революцией. Ношу я этот орден в петлице, как завоеванное право на жизнь.

Я стал учиться потому, что хотел оправдать врученный мне правительством орден. Я стал стахановцем, чтобы доказать, на что годны старые бойцы (у меня уже много седых волос). Теперь я хочу сделать парашютный прыжок с самолета, чтобы овладеть этим делом и, когда понадобится, стать в ряды бойцов ворошиловского десанта.

…Мне долго у вас учиться некогда. Да и вам возиться со мною, наверно, нет времени. Вот я и надумал: сбросьте-ка вы меня с автоматом.

Летом я приеду в Ленинград на экзамены, и тогда поговорим подробно. Напишите мне о вашем согласии…»

Письмо заканчивалось совершенно неожиданно:

«…Между прочим, какое варенье вы больше всего любите? Напишите и об этом. Моя жинка обязательно хочет прислать вам банку орехового.

— Может, он любит лимонное, — говорю я ей, — или персиковое?

А она ничего и слушать не хочет.

— Я, — говорит, — по глазам вижу, что он любит именно ореховое.

Шлю вам привет и жду писем».

Прошло несколько месяцев. Однажды, садясь в трамвай на остановке у Публичной библиотеки, я случайно наступил на ногу одному зазевавшемуся на подножке гражданину. Ну, думаю, сейчас начнется трамвайная перебранка. Вижу, как тот оборачивается, упирается в мое лицо большими серыми глазами. Я уже приготовился к обороне, как вдруг замечаю, что незнакомец внимательно всматривается в мое лицо.

— Скажите, ваша фамилия, случайно, не Кайтанов?

— Да, это я.

Так, не совсем обычно, произошло мое знакомство с товарищем из Одессы.

Выйдя из трамвая, мы пошли по грохочущей улице. Было душно и жарко.

— Разве у вас здесь воздух? — говорил мой спутник. — Это же сплошные бензиновые пары! Вот приезжайте к нам в Одессу, поедем мы с вами в Лузановку, — вот там воздух, так воздух.

Говорил он очень быстро, точно боясь, что не успеет всего сказать. Следить за ходом его мыслей было почти невозможно. Не

успев кончить об одном, он начинал говорить о другом.

После того как мы с ним распрощались, в моих ушах еще долго продолжал звучать его голос.

Утром я вспомнил, что скоро ко мне должен приехать одесский товарищ.

Обтеревшись влажным полотенцем, я быстро оделся и, наскоро позавтракав, вышел на улицу.

Едва я сделал несколько шагов, как появился товарищ из Одессы. В руках он держал две большие банки.

— А я вас, товарищ Кайтанов, давно жду. Я у себя в Одессе встаю ровно в пять часов утра. Ну, и тут не могу спать. чего, я думаю, буду сидеть в городе до часу, поеду-ка я раньше да посмотрю, как вы тут устроились.

В комнате он сразу повел себя, как хозяин. Подошел к буфету, достал тарелки, чайные ложки, открыл банки с вареньем и гостеприимно пригласил за стол:

— Попробуйте-ка мандариновое… Собственного изготовления.

Когда варенья осталось на донышке, мой гость возобновил прерванный накануне разговор о прыжке.

Ссылаясь на свою занятость, он требовал, чтобы сегодня же ему разрешили прыгать.

— Раньше надо изучить парашют, — пробовал я утихомирить страстного парашютиста.

— Так зачем изучать? Ведь я же полечу с автоматом.

Откуда у него такая непоколебимая вера в автомат, я никак не мог понять.

— Надо пройти медицинскую комиссию, — сказал я, думая, что ему нечего будет возразить. Однако я ошибся.

— Так зачем же? У меня в кармане какие угодно справки.

Он достал объемистый бумажник и быстро нашел какую-то справку.

— От побачьте.

Не знаю, как бы я с ним справился, если бы мне в голову не пришла мысль сослаться на народного комиссара обороны, маршала Советского Союза товарища Климента Ефремовича Ворошилова.

— Товарищ Ворошилов, — говорю я, — запретил допускать людей к прыжку без подготовки. Никому никакой скидки не делается.

— Вы бы сразу так и говорили. Раз сказал Ворошилов, так оно и должно быть.

В кабинеты к врачам он входил немного нерешительно, что как-то не вязалось с его хозяйской натурой.

— Темное дело — эта медицина. Здесь надо быть в ладах не с наукой, а с докторами. Кто его знает, вдруг найдет чего и нету, — говорил он, точно желая передо мной оправдаться.

Наконец подготовка была окончена.

В четыре часа его подняли в воздух. Прибор, автоматически раскрывающий парашют, по его просьбе, был поставлен на три секунды.

Я стоял на земле и наблюдал за его прыжком в бинокль. Когда он отделился от самолета, я стал считать… Раз… два… И вдруг вижу, что парашют раскрывается. Как же это так? Неужели, думаю, подвел автомат?

Приземлился он так, будто до этого совершил по крайней мере несколько прыжков. Подбегаю к нему и спрашиваю, в чем дело.

— Автомат — автоматом, но ведь я и сам должен уметь открывать парашют.

Не дождавшись трех секунд, он сам дернул за кольцо, и парашют раскрылся раньше, чем начал действовать автомат.

Двойной затяжной прыжок

Как-то в одном из заграничных журналов я прочитал о том, что парашютист, выбросившись из самолета и пройдя затяжным прыжком несколько сот метров, открыл парашют, затем отцепил его и снова камнем полетел вниз. В 300 метрах от земли он открыл второй парашют и на нем благополучно приземлился.

«Интересно было бы совершить такой прыжок!» — подумал я тогда.

В августе 1934 года, возвращаясь из отпуска, который провел в Севастополе, я остановился на несколько дней в Москве.

Зашел проведать своего старого приятеля, товарища Мошковского. После первых обычных в таких случаях восклицаний, дружеских похлопываний по плечу разговор, естественно, перешел на близкую нам тему о делах парашютных.

18 августа в Москве должен был состояться большой авиационный праздник. Мошковский рассказывал о нем с большим воодушевлением и ни о чем другом говорить не мог.

Перед праздником должна была состояться большая репетиция, и Мошковский предложил мне принять в ней участие.

Он, как бы вскользь, упомянул, что у него имеется парашют, который отстегивается в воздухе. Потом спросил, не воспользуюсь ли я им для участия в репетиции к празднику. Надо ли говорить, с какой радостью принял я это предложение!

Репетиция была назначена на 6 августа. В тот день вся Москва устремилась на аэродром в Тушино. Сотни автобусов и легковых машин, тысячи велосипедистов заполнили Ленинградское шоссе.

По условию, прыгнув с высоты около 2 000 метров и пройдя затяжным прыжком 700–800 метров, мне следовало открыть парашют, опуститься на нем метров 150, отцепиться от него и снова падать затяжным прыжком, стремясь сделать затяжку как можно дольше.

Самолет, оторвавшись от земли, начал набирать высоту. Я стал смотреть вниз. Аэродром казался живым муравейником. Праздник уже начался, а приток людей не прекращался.

Подняв руку, летчик показал мне на облака. Мы подобрались к ним вплотную. Казалось, что облака сейчас лягут на крылья самолета, покроют нас белесым туманом и мы ничего не сможем видеть.

Высота 1 000 метров. Выше подниматься нельзя.

— Что делать? Снижаться? — спрашивает летчик.

Снижаться — значит упустить такой прекрасный случай.

Неизвестно, когда он еще повторится.

— Буду прыгать!

Даю летчику сигнал, а сам начинаю готовиться к прыжку. Осторожно выбираюсь из кабины и отталкиваюсь.

Пролетев 300 метров, я перевернулся на спину и раскрыл нагрудный парашют. Змейками промелькнули белые стропы. Сильный рывок — и парашют раскрылся.

Вслед за тем произошло что-то совершенно неожиданное. По всем правилам, парашют должен был начать плавное снижение, как вдруг я почувствовал, что металлические застежки, соединяющие меня с подвесными лямками парашюта, не держат его. Парашют, ничем со мной не связанный, стал отделяться. Инстинктивно одной рукой я схватился за лямки удаляющегося парашюта, но, конечно, удержать их не смог.

Парашют тянула сила в сотни раз больше моей. Парашют, играя стропами, стал удаляться, а я полетел вниз.

Ничего подобного со мной еще никогда не случалось. На какую-то долю секунды меня охватил страх, но вслед за тем мелькает мысль: «У меня есть еще один парашют».

Я перевернулся вниз головой, когда до земли оставалось метров 600. Решил падать затяжным прыжком еще метров 300. Когда до земли оставалось метров 250, я нащупал рукой вытяжное кольцо и выдернул его.

Снова промелькнули белые змейки строп. С замиранием сердца ожидаю рывка. А вдруг и этот парашют вырвется? Сильный рывок потрясает все мое тело. Парашют раскрылся! Начинается плавный спуск.

Поправляя стропы, я ощутил жгучую боль в правой руке. Неужели я ее поранил об острые концы лопнувших металлических застежек улетевшего парашюта? Так оно, очевидно, и было. Вся рука в крови. Боль становилась все сильнее. Сразу же после приземления подъехала санитарная машина, и мне тут же сделали перевязку.

Затем на мотоцикле меня подвезли к группе, в которой стояли товарищи Косарев, Горшенин, Мошковский и другие.

Они попросили выступить перед микрофоном и рассказать собравшимся на аэродроме о своем прыжке.

Я взошел на трибуну.

Выступать перед микрофоном мне еще не приходилось. Волнуясь, я нагибаюсь к микрофону и не говорю, а кричу. Не зная, куда деть руки, одну кладу в карман, а другую — на микрофон. Какая-то женщина исправляет мою ошибку.

Я рассказал собравшимся москвичам о том, что произошло в воздухе и что я пережил несколько минут тому назад, хватаясь за

стропы улетающего парашюта.

Глава пятая. У порога стратосферы

С кроликами на высоту 6 700 метров

Хорошо отоспавшись, я пришел на аэродром около полудня. Предстоял самостоятельный тренировочный полет.

На старте меня ожидала сильная одноместная машина. Забравшись в кабину, я дал газ и вдруг услышал, что сзади кто-то возится. Оглянувшись, я увидел двух «пассажиров».

Зная о моем высотном полете, доктор Элькин подсунул в самолет клетку с подопытными кроликами, чтобы проследить на них влияние высоты.

Красноглазые пассажиры пугливо жались в клетке.

Круто задрав машину, я ушел с аэродрома и, врезаясь спиралью ввысь, следил за стрелкой альтиметра, не выпуская ручки управления.

Стрелка быстро накручивала высоту: 500, 600, 700… 1 000 метров…

Так, незаметно для себя, я набрал высоту 5 000 метров и почувствовал холод.

На земле было плюс 7°, здесь термометр показывал минус 15°.

Набирая высоту, я продолжал следить за альтиметром и видел, как стрелка неохотно подошла к 6 000, 6 200 метрам, еще неохотнее поползла выше, и мне запомнилось 6 700 метров.

Ноги мои онемели, и от прикосновения к рубашке я чувствовал холодные мурашки по всему телу. В голове стоял звон, точно в пустом железном котле от ударов молота. Страшная лень. Лень шевельнуть рукой, не хочется смотреть даже на приборы. Не выпуская из рук ручки управления, я убеждаю себя, что все отлично: есть еще запас выносливости, хотя следует прекратить полет.

«Еще один эксперимент, — думаю я: — проверим, как повлияет на меня резкий спуск».

Круто задираю машину и со скоростью 120 километров в час резко перевожу ее в пикирующее положение.

Страшная тяжесть вдавливает меня в спинку кресла. Упершись лбом в резиновую часть оптического прицела, чтобы удобнее было следить, я вижу, как стрелка показателя скорости понеслась вправо.

Скорости нарастали мгновенно: 200, 250, 300 километров в час…

С интересом и беспокойством смотрю на стрелку, несущуюся к пределу — 360 километров в час, — и вижу, как она, дойдя до 360, замыкает круг и, не останавливаясь, идет дальше.

Взглянув на альтиметр, я соображаю, что скорость полета не менее 400 километров. Стрелка альтиметра с 6 700 упала до 1 500.

Еще мгновенье — и стрелка достигает 1 000.

Плавно и осторожно я тяну ручку на вывод самолета из пикирования — и в тот же миг меня вдавливает в сиденье страшная сила.

Приборы уходят от меня, и я чувствую, что теряю сознание. Это длится мгновенье. Очнувшись, я вижу, что самолет беспорядочно падает с остановившимся мотором. Пытаюсь включить мотор, но безуспешно. Не знаю, почему это произошло — может быть, от волнения, — сейчас это трудно объяснить. Мне пришлось идти на посадку с выключенным мотором. Самолет оказался недалеко от аэродрома, и я без труда приземлился.

В ушах стоял звон, и тело ныло, словно меня кто-то беспощадно избил.

Я заглянул в клетку с кроликами.

Один из подопытных «пассажиров» лежал мертвый, мордочкой вверх; другой привалился к стенке с широко раздувающимся животом.

— Покойничек обладал неважным сердечком, — сказал доктор Элькин, вытаскивая кролика за задние лапы.

Кто выше?

Изо дня в день, подымаясь на большую высоту, я по-новому испытывал на себе действие разреженного воздуха. До 4–4,5 километра высота почти не чувствительна, но с 5 километров и выше уже каждые 100 метров дают себя знать: учащается дыхание и резко увеличивается потребление воздуха.

Если на земле человек поглощает 6–7 литров воздуха в минуту, то для нормального дыхания на высоте 7–8 километров за это же время нужно не менее 35–40 литров. Вот почему, начиная с высоты 5–6 километров, летчик и парашютист должны получать искусственное кислородное питание.

Однако пользоваться кислородом нужно осторожно и умело.

Более шестидесяти лет назад, в 1875 году, французские ученые Кроче Спинели и Сивель произвели первую вылазку на большие высоты. На открытом воздушном шаре они достигли высоты 7 400 метров, и оба погибли от удушья и холода. Люди, знавшие физические свойства воздуха на земле, представляли его таким же и на больших высотах, делая поправку лишь на температуру. Только совсем недавно, благодаря неоднократным подъемам в герметически закупоренных гондолах стратостатов и исследованиям методом радиозондов, наши познания о физических свойствах высших слоев воздуха — стратосферы — расширились. Но и сейчас еще освоение стратосферы сопряжено с огромными трудностями.

В мае 1927 года один из пионеров исследования стратосферы, американский капитан Хауторн Грей, потерял сознание, поднявшись на высоту 12 000 метров. Он очнулся лишь перед самой землей, и ему удалось благополучно сделать посадку. Но второй полет в стратосферу оказался для него и последним. Достигнув большой высоты, Грей в течение 2–3 часов полета не порывал связи с землей, потом вдруг замолчал. Через несколько дней тело капитана Грея было извлечено из-под обломков стратостата.

В 1928 году немецкий воздухоплаватель Моллас пытался пробить потолок, но, не достигнув и 11 000 метров, погиб от удушья.

Многочисленные исследования показали, что даже отличное кислородное обеспечение не всегда позволяет нормально продолжать полет. На высоту от 9 до 12–13 километров могут подыматься люди исключительной физической выносливости и высокой тренированности в искусственном питании. Выше 13–14 километров человек безусловно не может подняться в открытой

кабине при условии самой безупречной подачи кислорода. Человек неминуемо погибнет, так как пониженное парциальное давление кислорода на этих высотах лишает его возможности вдохнуть кислород в легкие.

Однако это не значит, что мы должны отказаться от проникновения в стратосферу. Наоборот, проблема завоевания стратосферы с каждым днем делается все острее.

В зависимости от высоты подъема должна вестись и подготовка пилотов. На высоту до 14 000 метров пилот может подыматься, пройдя всестороннюю тренировку в барокамерах с разреженным воздухом, а в полет идти с кислородным прибором, в открытых кабинах — с кислородными масками. На высоте от 14 до 30 километров полет может быть совершен только на высотном самолете — стратоплане, — в котором летчик чувствует себя, как в нормальных наземных условиях, то есть условиях свободного дыхания, когда углекислота поглощается, а кислород поддерживает дыхание.

Иначе говоря, на такие полеты летчик должен идти в герметически закрытой кабине с совершенным оборудованием для дыхания или же в скафандре. В таких условиях производился полет советских стратонавтов товарищей Прокофьева, Годунова и Бирнбаума, а затем Зилле, Прилуцкого и Вериго.

В воздухонепроницаемых гондолах стратостата все время поддерживались атмосферное давление и температура, а дыхание происходило нормально, за счет уравновешенной подачи кислорода и одновременного удаления углекислоты.

В самом недалеком будущем трассы наших самолетов неизбежно пройдут через стратосферу. Летать, вероятно, будут на специально приспособленных стратопланах с герметически закрытыми кабинами.

Полеты в стратосфере решат целый комплекс насущных вопросов авиации: увеличение скорости, почти независимость от погоды и, главное, неуязвимость для противника.

Техника нашей авиации, можно смело сказать, уже на пороге стратосферы. В наших руках машины, позволяющие уверенно пробивать потолок высоты.

Уже к 1935 году в моей летной книжке было более 20 облетанных машин различных конструкций, позволяющих постепенно повышать потолок. С учебного самолета, подымавшегося на высоту 3 000 метров, я быстро перешел на истребители, легкие и подвижные машины, свободно бравшие высоту в 5 000 и более метров. И если до 5 000 метров я не испытывал особо резкого воздействия среды на организм, то каждые последующие 100–200 метров давались очень трудно.

Еще не зная того, что на большие высоты подымались не только летчики, но и парашютисты, я, занимаясь высотными полетами, стал готовиться к высотному прыжку без кислородного прибора.

Подготовка к прыжку велась не только на высотных подъемах в воздух. Одновременно и на земле я тренировался в барокамере — аппарате особого устройства, в котором человек испытывает точно такое же действие разреженного воздуха, как и на любой высоте[1]. Не выходя из помещения, я «подымался» на высоту 6, 7, 8 тысяч метров и больше.

Почти три месяца я находился под повседневным наблюдением врача, соблюдая строгий режим и особую диэту. Пища, по указанию врача, принималась исключительно легкая, компактная и высококалорийная.

Понятно, что и в барокамере организм подвергается действию разреженного воздуха точно так же, как и при подъемах на самолете. Разница лишь в том, что в барокамере нет пониженной температуры, шума мотора, ощущения самого полета. Удобства барокамеры очевидны. Не затрачивая моторного ресурса и бензина, не завися от погоды, в камере можно подниматься на любые высоты.

Ни один рекордный полет или прыжок с парашютом у нас не был установлен без предварительного прохождения барокамеры.

Пике с 8 200 метров

Зима кончилась. Затянувшуюся тренировку пора было заканчивать. Предстоящая распутица могла помешать мне.

3 марта я решил сделать последний полет и набрать максимальную высоту. На 6 000 метров я уже поднимался свободно, но прыжок был задуман значительно выше — стало быть, нужно приучать себя к большей высоте.

Натянув на себя меховой комбинезон, пуховые бурки, теплый шлем и забравшись в заднюю кабину, я изнемогал от жары. Летчик Скитев понимал это и, вырулив на старт, требовал взлета. Перед нами в воздух ушло несколько боевых машин. Мы взлетели последними.

Первые 15–20 минут жара еще давала себя знать, но когда альтиметр показал 5 500 метров, я почувствовал холод. На минуту задумался — перенесет ли летчик максимальный подъем, но вспомнив, что он летит с кислородным прибором, успокоился.

Стрелка альтиметра перевалила за 6 500 метров. Самочувствие у меня было бодрое, даже игривое. Слегка перевалившись через борт кабины, смотрел я на землю. Земля была в тумане, и я с трудом различал прямоугольник аэродрома и поселок.

Полуобернувшись ко мне, Скитев поднял большой палец кверху:

«Хорошо! Машина свободно набирает высоту».

Задрав нос самолета кверху, Скитев пытался круче ввернуть спираль, но разреженность воздуха сказалась на работе винта. Тяга была недостаточна. Мотор не давал полной мощности. 7 800 метров.

Убеждаю себя, что высота эта легко переносима, хочу спокойно взглянуть через борт, но голова свисла в кабину, и тело как-то неожиданно размякло. Меня охватила сонливость. Смотрю на большой термометр — он должен стоять на стойке крыльев, совсем недалеко от меня, — но, как ни напрягаю свое зрение, ничего не вижу.

Пытаясь еще раз взглянуть на землю, я с силой перегнулся через борт, и в глазах моих вместо ожидаемой панорамы весело закружились разноцветные кружочки. Пересилив себя, я гляжу на альтиметр. На один миг вижу цифру «8 000», потом восьмерка уходит и остаются одни нули. Они начинают кружиться, рассеивая вокруг себя цвета спектра, исчезают, и я чувствую, что зрение начинает мне отказывать. Ни стрелки, ни нулей — ничего не вижу.

Огромным усилием воли заставляю себя поднять руку на борт кабины, но страшная сонливость парализует все тело. Я хочу шевельнуть ногой, — ноги неподвижны. Смутно вижу лицо Скитева и вялым движением головы даю понять: «Продолжай набор высоты».

Скитев пытается поднять машину выше, и слышно, как воздух режет звенящий винт.

Слабым движением головы я требую подъема и незаметно сползаю с сиденья в хвостовую часть фюзеляжа.

Очнулся я, почувствовав свободное дыханье. Машина находилась в горизонтальном полете. Было легко и весело. Взглянув на альтиметр, я изумился: высота 4 000 метров. Спрашиваю летчика: «Почему не пошли на высоту?» Тот отвечает: «Сделаем посадку — все объясню». Кругами снижаемся на землю, и через несколько минут машина касается посадочной площадки. Нас окружают товарищи.

Скитев рассказывает:

— Поднялись на восемь тысяч двести. Обернувшись, я увидел Кайтанова посиневшим, впавшим в бессознательное состояние, — понял, что плохо парню. Круто «пикнув», я снизился до четырех тысяч, когда Кайтанов, очнувшись, стал толкать меня в спину.

Этот полет укрепил мои намерения. Достигнув высоты 8 000 метров без кислородного прибора, я уже мог идти на прыжок.

На другой день впервые за зиму была сухая и ясная погода. Щурясь от яркого света, я отправился в штаб.

В кабинете начальника штаба произошел разговор:

— Сводка благоприятствует. Все ли у вас готово?

— Все готово. Разрешите идти на предельную высоту?

— А выдержите?

— Сколько возьмет самолет.

Парашюту не хватает воздуха

Вот и аэродром.

Мотор проверен, приборы испытаны. Сердце машины бьется ровно. Вокруг самолета люди.

Смотрю кругом. На огромном поле и самолет и люди кажутся маленькими, едва заметными. У борта кабины стоит начальник штаба, строго наказывая что-то летчику. Укладчик Матвеев смотрит на меня взглядом человека, извиняющегося за беспокойство, и подтягивает лямки парашюта, встряхивая меня для прочности.

Ожидание взлета становится томительным. Доктор Элькин похлопывает меня по плечу и шутит, как вечером за игрой в «козла». Я волнуюсь, но стараюсь казаться спокойным.

Изредка посматриваю на начальника штаба. Он стоит, окруженный моими учениками — парашютистами и укладчиками, и, кивая в мою сторону, что-то говорит с сердечной, теплой улыбкой.

Я жму всем руки и, чтобы преодолеть волнение, кричу летчику:

— Скорее в воздух!

Машина взметнулась, едва оторвавшись от стартовой площадки. Я оглянулся. Снежный вихрь скрыл меня от друзей. Я увидел их снова, когда машина шла уже кру́гом над аэродромом. На высоте, нарастающей с каждым мгновеньем, я еще больше чувствовал теплоту товарищеских проводов.

В последнюю минуту начальник штаба, волнуясь, подошел ко мне и, точно желая подбодрить, дружески тронул за плечо. Наши взгляды встретились. Я чувствовал — он что-то хотел сказать, но вместо слов вдруг крепко пожал мне руки и, чтобы разрядить напряжение, приказал летчику:

— Пошли! Смотреть за Кайтановым!

Сквозь затянутые целлулоидом окна кабины синел перелесок.

Стрелка альтиметра беззвучно накручивала каждую новую сотню метров.

Высоко. Земли не видно. Пропала и маленькая точка на аэродроме — мои друзья. Мы уже шли над светлыми, будто нарисованными облаками.

Машина со звоном врезалась ввысь, с каждым кругом набирая бо́льшую высоту. Я был в маске, но все же мороз, сухой и колкий, до боли жег лицо.

7 000 метров. Дышится легко и свободно, и я совсем не чувствую кислородного голода.

Летчик двойным кругом проходит на этой высоте и неожиданно для меня дает сигнал: «Готовься!»

С недоумением я смотрю на посиневшее лицо пилота, и мне сразу все становится понятным. Не выспавшись после ночных полетов, он пустился на высоту и уже на 7 000 метров почувствовал себя плохо.

С глухим ревом машина шла кру́гом на малом газу. Было обидно за летчика, за неиспользованную мощность мотора, способного поднять меня много выше.

Вялым поднятием руки летчик повторяет сигнал.

Нужно прыгать.

Решительно встаю, отбросив целлулоид. Смотрю на термометр: минус 41° Цельсия.

Присев на левый борт, я оцениваю обстановку и в момент, когда машина плавно делает крен, кувыркаюсь головой вниз.

Колкие струи холода мгновенно врываются за ворот, за тугие перехваты фетровых сапог.

В воздухе дважды делаю сальто и, взглянув в облачное «окно» на землю, выдергиваю кольцо.

Сквозь плотно обтянутый шлем резкий свист. Мороз еще сильнее обжигает лицо. В правой руке выдернутое кольцо. С изумлением смотрю вверх. Вслед за мной несется измятый, вытянувшийся в колбасу, не раскрывшийся купол парашюта.

С тревогой думаю: «А вдруг парашют неисправен?»

Метров 60 купол несется за мной, едва шевеля сморщенными клиньями и не раскрываясь. Потом парашют медленно расправляется, набирает воздух и распахивается, вздернув меня на стропах. В этот момент по куполу, освещенному ярким солнцем, скользит тень самолета… Я вижу, как низко надо мной кружит летчик, наблюдая за спуском.

В неравномерно согретом воздухе начинается качка. Под куполом парашюта меня так бросает в стороны, что ощущение холода пропадает.

Приоткрыв шлем, я подтягиваю стропы, чтобы ослабить качку, но меня болтает до пота. Земля пропала за слоем облаков. С высоты примерно 2 500 метров я снова ее увидел.

Подо мной лежали знакомые деревни — километров за 20 от аэродрома, — над которыми я часто летал на своем истребителе; знакомая река, разбегающаяся в этом месте двумя рукавами, и лес, клином уходящий на восток.

К этому лесу меня и несло.

Земля приближалась. За 30 минут полета на парашюте меня снесло на 21 километр от того места, где я оставил самолет.

Нужно было определить посадочную площадку. Подтянув

стропы и уменьшив площадь торможения, я попытался сесть на территории первой деревушки. Расчеты не удались: воздушным течением меня снесло в сторону, на сосновый перелесок, — деревня оказалась левее. Я ткнулся в глубокий снег перед огромной сосной, едва не зацепившись краем купола за вершину.

Вздохнул, осмотрелся.

Конец деревни уходил прямо в перелесок. Из крайней избы выскочила старушка и с криком бросилась обратно. Сквозь приотворенную дверь из избы показались еще две головы.

Я засмеялся и, подбирая парашют, махнул им рукой: не бойтесь, мол, подходите. Никакого впечатления.

Выручил колхозный сторож Семен Сергеевич Ухов. Увидев меня с ранцем за плечами, он бросился навстречу и повел в ту самую избу, где укрылась перепуганная старушка.

В избе Семен Сергеевич стал рассказывать:

— Сижу на конюшне, смотрю — не то человек, не то птица. Только велика что-то, думаю себе, птица-то, или, может, плохо видеть стал… Опустился он ниже, смотрю — человек с зонтом, — понял, что летчик. Сын у меня в Оренбурге на летчика учится, — добавил он. — Писал в письме, что тоже прыгал.

Старушка недоверчиво приблизилась ко мне и, пощупав руками комбинезон, с любопытством стала рассматривать ранец. Вскоре избу пришлось оставить, — она доотказа наполнилась любопытными.

Все вышли на улицу. Пришлось разложить парашют на снегу, надеть на себя подвесную систему и в таком уже виде демонстрировать колхозникам свой спуск на парашюте. Все остались довольны.

В этой деревне почти ежедневно видели в воздухе машины нашей части, но парашютистов на их территорию никогда еще не заносило.

Меня снова привели в избу, к накрытому столу. Я взялся за молоко и в тот же момент услышал гудок машины. Я узнал сигнал нашей «санитарки» — госпитальной машины.

В тот же миг в избу вбежали начальник штаба, доктор Элькин и несколько нетерпеливых штатских. Они взяли меня под руки, с недожеванным куском во рту, и, снова вытащив парашют из моего ранца, защелкали фотоаппаратами у самой избы.

Это должно было изображать момент приземления. Едва кончилась съемка, как вторая смена штатских потребовала, чтобы я все подробно рассказал.

— Какие ощущения, дорогой товарищ Кайтанов, вам пришлось перечувствовать? — в упор озадачил меня корреспондент.

— Нормально, — говорю, — перечувствовал.

Карандаши лихо заплясали по блокнотам.

Продолжая беседу, мы тронулись по тряской проселочной дороге.

* * *

На аэродроме у приземлившегося самолета меня ждала комиссия. С барографа — прибора, показавшего высоту, на которой я оставил самолет, — были сняты пломбы.

Максимальная точка кривой запечатлела 6 800 метров.

Начальник штаба — председатель комиссии — крепко пожал мне руку, поздравляя с новым мировым рекордом высотного прыжка без кислородного прибора.

Кто же выше?

Мировой рекорд высотного прыжка без кислородного прибора принадлежал Советскому Союзу.

В 1932 году советский парашютист товарищ Афанасьев установил первый рекорд свободного падения с парашютом, оставив самолет на высоте 1 600 метров. Полгода спустя, в марте 1933 года, советский летчик Зворыгин перекрыл рекорд Афанасьева, прыгнув с высоты 2 200 метров. Три месяца спустя мне удалось перекрыть рекорд затяжного прыжка, оставив самолет на высоте 3 570 метров.

Рекорды советских парашютистов разожгли международное соревнование на высоту прыжка.

В 1933 году известный датский парашютист Джон Транум побил мировой рекорд затяжного прыжка, установленный американским парашютистом Меннингом. Транум прыгнул с высоты 7 000 метров и пролетел, не раскрывая парашюта, 5 300 метров.

Советские парашютисты Евдокимов и Евсеев дважды побили Транума: первый прыгнул затяжным прыжком с высоты 8 100 метров, второй — тоже затяжным с высоты 7 050 метров.

В марте 1935 года Джон Транум на самолете, который пилотировал офицер датской авиации, поднялся в воздух с намерением закрепить за собой мировой рекорд — набрать высоту в 10 000 метров. Едва лишь самолет достиг 8 000 метров, как Транум почувствовал себя плохо и дал летчику сигнал, означавший необходимость приземления. Летчик резко спикировал машину, спустившись в течение полуторы минут на такую высоту, где Транум мог свободно дышать. Однако, когда самолет приземлился, Транум был уже без сознания и умер на аэродроме, несмотря на все попытки врачей спасти его.

Датское телеграфное агентство предполагало, что Транум погиб потому, что, израсходовав бутылку с кислородом, потерял сознание прежде, чем успел включить резервный кислородный аппарат.

В 1936 году погиб другой известный парашютист, англичанин Айвор Прайс, готовившийся к побитию мирового рекорда затяжного прыжка, установленного советским парашютистом Евдокимовым. Причина гибели — нераскрывшийся парашют.

Рекорд или реклама?

Айвор Прайс интересен своим оригинальным «рекордом» быстроты прыжка. В погоне за рекламой Прайс однажды совершил последовательно 8 прыжков, затратив на них в общем 16 минут 50 секунд, считая время спуска на парашюте и подъема в воздух. Буржуазная печать сенсационно смаковала подробности этого рекорда, подчеркивая, что из восьми совершенных подряд прыжков самый быстрый занял всего 28 секунд, а самый медленный — 1 минуту 35 секунд.

В 1935 году советский летчик-парашютист товарищ Козуля совершил подряд 16 прыжков. Он бросался с парашютом вниз и, опустившись на воду, снова поднимался в воздух на втором самолете, ожидавшем его на берегу. Все 16 прыжков заняли у него в общей сложности несколько часов.

Если можно придавать какое-нибудь значение подобным прыжкам, то первенство осталось за нами. Но практически это бесцельный эксперимент, не имеющий никакого применения, никакой будущности.

Советским парашютистам реклама не нужна. Подобные прыжки могут иметь значение разве что для проверки индивидуальной выносливости.

Однажды я пролетал на истребителе около трех часов. После полета меня подняли в воздух на другой машине, и я сделал подряд два затяжных прыжка. Вслед за тем я поднял 16 парашютистов и, поочередно выпустив их, сделал столько же посадок. Самочувствие у меня при этом было такое бодрое и легкое, что я готов был вновь подняться в воздух и прыгать еще несколько раз. А в другой раз я совершил всего лишь два прыжка и почувствовал себя совершенно разбитым и усталым.

Очевидно, объяснение этому нужно искать не только в физической выносливости, но и в так называемом душевном состоянии. Мои собственные прыжки и подготовка к ним на меня, например, действуют гораздо меньше, чем прыжки моих учеников.

Когда прыгают ученики, я волнуюсь и, кружа над ними в самолете, переживаю не только момент приземления, но и каждый миг спуска.

Как-то в ясный, но ветреный день мне пришлось вывозить на экспериментальные прыжки несколько молодых парашютистов.

Я сам пилотировал машину и, приказав первым двум выброситься, проследил в воздухе за их приземлением. Все шло хорошо.

Сделав посадку, я забрал еще трех человек и, снова уйдя в воздух, поочередно выпустил их на землю. Один за другим в воздухе распахнулись зонты, и люди, сносимые ветром, снижались со скоростью, несколько больше обычной.

Низко кружа над парашютистами, я следил за спуском и скоро увидел, как первый, столкнувшись с землей, поднялся на ноги и быстро убрал парашют. Второй сел неумело. Упав на бок, он не успел встать и погасить парашют. Ветер раздул полный купол и рванул парашютиста с места.

Снизившись до 20–30 метров, я увидел, как человека волокло с километр до железной дороги, пока купол парашюта не запутался в телеграфных проводах.

За один этот неудачный прыжок своего ученика я пережил много больше, чем сам, совершив по меньшей мере три сложных прыжка.

Первый прыжок

Весь 1935 год продолжалось упорное соревнование советских парашютистов за овладение мировыми рекордами.

В этот год последовательно один за другим были установлены рекорды высотного прыжка с кислородным прибором летчиком Евдокимовым, затем Евсеевым, и в тот же год первая женщина-парашютистка, студентка Ленинградского института физкультуры им. Лесгафта Вера Федорова, побила все женские мировые рекорды, оставив самолет на высоте 6 400 метров.

В 1931 году, когда парашютизм только что получил право гражданства в нашей стране, Федорова и Кулишева, первые из женщин Советского Союза, совершили прыжок с самолета на парашюте свободного раскрытия. Смелый и беспримерный в то время прыжок Федоровой и Кулишевой имел огромное пропагандистское значение.

Девушка с большой силой воли, решительная, физически крепко сложенная, Вера Федорова за четыре года прошла большую школу — от учебно-тренировочных прыжков до всевозможных экспериментальных на самолетах различных систем.

В качестве летчика мне пришлось руководить и поэтому близко наблюдать тренировку и рекордный прыжок Федоровой.

31 марта 1935 года Вера Федорова приехала за мной в часть на машине. Она сама сидела за рулем. Через несколько времени мы были на аэродроме Гражданского воздушного флота, где наготове стоял самолет «П-5». В это время комиссия пломбировала барографы — приборы, автоматически регистрирующие высоту.

Выпустив в воздух шары-пилоты, я выяснил, что скорость и направление ветра вполне благоприятствуют полету.

Федорова была готова.

Проверив ее обмундирование и парашюты, я сел в самолет и вырулил на взлетную полосу.

В 16 часов мы поднялись в воздух.

Большими кругами я постепенно набирал высоту, и скоро легкая дымка заслонила от нас землю с аэродромом, с пригородами Ленинграда. Лед был уже дрябл, и в больших разводьях Финского залива, точно в зеркале, сверкало красноватое солнце.

Стало холодно — термометр показывал минус 38°, а стрелка альтиметра пошла уже на седьмую тысячу метров.

Пройдя еще один круг, я решил, что высота достаточна, и поднял руку. Укутанная в меховой комбинезон, слегка опушенный инеем, Федорова сквозь очки следила за моей командой.

Я вторично поднял руку.

Сняв очки, она встала во весь рост, и через мгновенье я увидел, как она перекувырнулась в воздухе.

Купол парашюта распахнулся вяло — до того разрежен был на этой высоте воздух. Несколько десятков метров она падала вместе с полураскрывшимся, вытянувшимся во всю длину парашютом, пока наконец сильный рывок не прекратил падения. Купол раскрылся — начался спуск.

Приземлилась она в деревенском саду, в 20 километрах от места, где оставила самолет.

Я вернулся на аэродром, а вскоре вместе с комиссией, сидя за рулем, приехала на аэродром и Федорова.

Вскрыли приборы.

Точными показаниями барографа была зафиксирована высота, на которой Вера Федорова оставила самолет: 6 356,6 метра.

Глава шестая. Эксперименты

Пике у борта дирижабля

Осенью в нашу часть прибыли новые самолеты. Легкие скоростные машины быстро завоевали любовь летчиков. Однажды, выполняя сложные задания на новом самолете, я пробыл в воздухе около трех часов.

Погода испортилась. Я летел на большой высоте. Подо мной шли серые плотные облака.

Взглянув сквозь окно на землю, я почувствовал приближение сумерек и решил идти на аэродром. Круто «пикнув» в облака, я выскочил в 400 метрах от земли и, выровняв машину, застыл от неожиданности. Справа от меня медленно плыл огромный дирижабль. Я обошел его со всех сторон и на борту прочел: «СССР-В-2 СМОЛЬНЫЙ».

Моя машина казалась рядом с ним маленькой птицей.

Заинтересованный новым гостем, появившимся в наших «сферах», я последовал за ним на малом газу и вскоре увидел выстланные на земле посадочные сигналы, много людей и эллинг. Это было в нескольких километрах от нашего аэродрома.

Дирижабль шел на посадку к эллингу.

Плавный полет дирижабля, кружившего над стартовой площадкой, заинтересовал меня.

«А что, если прыгнуть с него?» — раздумывал я в воздухе.

На другой день рано утром я пешком отправился в деревню С., за которой стоял эллинг. Войдя внутрь, я был поражен: чудовище, точно исполинский шелковый кокон, спокойно дремало под крышей эллинга. В воздухе дирижабль казался меньше. Здесь он был высотой не ниже пятиэтажного дома.

Познакомившись с командиром дирижабля, я рассказал ему о своих намерениях.

В Советском Союзе еще никто не прыгал с дирижабля. Если эксперимент оправдает себя, почему бы не обучить прыгать с парашютами и команду дирижабля?

Командир дирижабля согласился.

Я помчался в часть за своими парашютами и возвращался оттуда в сопровождении укладчика и двух наших летчиков. Мы подъезжали к деревне С., когда меня окликнул прохожий охотник.

Я оглянулся и рассмеялся. Передо мной был мой старый командир звена истребителей Георгий Голицын, приехавший сюда проводить отпуск. Он неоднократно прыгал с парашютом и теперь, увлеченный моим рассказом о предстоящем прыжке, решил отправиться со мной. Бросив ружье в повозку, Голицын

отправился вместе с нами.

Первый прыжок из гондолы

В эллинге было еще темно. Сквозь редкие окна крыши осеннее солнце бросало желтые вялые снопы света на огромную спину дирижабля.

Сборы к полету были длинные, утомительные.

Меня как летчика, привыкшего к моментальным взлетам с площадки, нервировала процедура подготовки дирижабля к полету. Стартовая команда (более 60 человек), держа свисающие с боков стропы, с криками и уханьем медленно выводила дирижабль из эллинга. Когда наконец дирижабль был уже на площадке, началась процедура уравновешивания, то есть подгонка веса экипажа и груза дирижабля к его подъемной силе.

Наконец дирижабль рванулся ввысь.

Я привык быстро набирать высоту до 1 000 метров. Дирижабль уходил медленно, набирая высоту большими кругами, и это тоже страшно нервировало меня. Однако лететь было приятнее, чем на самолете: здесь не было толчков, бросков, а было ощущение плавной езды в автомашине.

Мягко урча, моторы работали на малых оборотах. Дирижабль шел со скоростью 25–30 километров в час.

Я строго рассчитываю место приземления. Командир из своей кабины открывает дверь и придерживает ее, чтобы она не закрылась.

Поставив левую ногу на борт кабины, отодвигаю нагрудный парашют вправо и, мягко согнувшись, вываливаюсь за дверь.

Падаю, метров 60 пролетаю и затем дергаю вытяжное кольцо. Парашют раскрывается. Раскрытие парашюта происходит медленнее, чем при прыжке с самолета. Тело мое не получило еще нужной скорости — дирижабль шел медленно, несущая скорость мала. Когда прыгаешь с самолета, то к скорости собственного падения прибавляется несущая скорость самолета, обычно равная 100 километрам в час. Поэтому, чтобы нагнать скорость, необходимую для раскрытия парашюта, я должен был пролететь какое-то расстояние затяжным прыжком.

Приземлившись, я сложил парашют и увидел, как дирижабль вторично зашел на курс и из гофрированной кабины бросился вниз Голицын.

С секундомером в руке я все время наблюдал за его падением, желая узнать, через сколько времени произойдет полное раскрытие парашюта. Прыжок вышел хорошим.

Я пришел к убеждению, что дирижабль вполне пригоден для выпуска начинающих парашютистов. В момент прыжков в

положении дирижабля не было никаких изменений. По расчетам казалось, что едва он потеряет какой-либо груз, сила газа увеличится — дирижабль прыгнет вверх. На деле этот рывок оказался незначительным.

Чтобы проверить свои наблюдения, я решил повторить прыжки с дирижабля.

Сорвало с крыла

Скоро такой случай представился. Сев в самолет, я попросил летчика подвезти меня до деревни, к эллингу, чтобы прыгнуть на стартовую площадку и поспеть к предстоящему полету дирижабля.

Взлетев с аэродрома, мы пошли низко, на высоте не более 300 метров: мне хотелось приземлиться поближе к эллингу.

Готовясь к прыжку, я вылез на крыло самолета, и вдруг сильная струя воздуха оторвала меня от фюзеляжа. Видимо, летчик держал слишком большой газ. Ничего не поделаешь — пришлось падать. Тем не менее я благополучно и, главное, своевременно опустился рядом с эллингом.

В это время под бодрые уханья команды дирижабль лениво выплывал из своего логова.

Уже смеркалось.

Я вспомнил Евдокимова, желавшего прыгнуть с дирижабля, и позвонил ему в часть по телефону. Он не заставил себя ждать. Вскоре к эллингу подкатила грузовая машина — в ней сидели Евдокимов и несколько красноармейцев с парашютами. Парашюты мы надели студентам, стажирующим на дирижабле, — им очень хотелось прыгнуть.

Повис на соснах

Тщательно проинструктировав группу, я предложил Евдокимову подняться вместо меня, выпустить новичков и вслед за ними прыгнуть самому. Евдокимов охотно согласился. Все расселись по местам, и вскоре дирижабль ушел в воздух.

На высоте 600 метров дирижабль описал три круга. Каждый круг сопровождался прыжком одного из парашютистов, плавно спускавшегося на середину стартовой площадки. Четвертым должен был прыгать Евдокимов.

С интересом ожидая его прыжка, я наблюдал с земли, как дирижабль, описав четвертый круг, миновал расчетные точки и, не выпустив парашютиста, поплыл дальше, не собираясь идти на посадку. Удивление сменилось беспокойством, когда дирижабль, сделав несколько кругов, полетел в неожиданном направлении.

Раздумывая, что же могло случиться, я стоял на площадке и наблюдал за дирижаблем, уходившим к горизонту. Вскоре я вовсе потерял его из виду.

Впоследствии выяснилось, что Евдокимов торопился домой. Чтобы сократить путь и не возвращаться на санях и поездом, он решил прыгнуть на свой аэродром — как раз недалеко от дома. Дирижабль изменил курс, и Евдокимов выбросился, как задумал. Расчеты его, однако, не оправдались.

Прыгнув над аэродромом, Евдокимов плохо рассчитал приземление — его снесло в лес. Он запутался парашютом в высоких соснах и повис на ветвях, в одиночестве созерцая лес и ожидая помощи.

Ему, однако, повезло: командир дирижабля, наблюдавший с высоты невеселое положение парашютиста, подлетел к комендантскому зданию на аэродроме и бросил вымпел с запиской о случившемся.

Несколько минут спустя в лес к месту происшествия со звоном мчались аэродромная пожарная команда и «санитарка».

Пожарники действовали энергично. Вначале они обрубили все сучья, за которые зацепился парашют. Это не помогло. Евдокимов висел в воздухе, руководя сверху спасательными работами.

Тогда решено было спилить всю сосну. Едва лишь вершина ее накренилась, как парашют отцепился и Евдокимов благополучно ступил на твердую землю.

Ночью с борта дирижабля

В тот же вечер дирижабль готовился к ночному полету. Слабые огни стартовой площадки освещали лишь брюхо огромного корабля: спина его и борта исчезли в вечернем мраке.

Я приехал с намерением совершить экспериментальный ночной прыжок. Со мной приехали посмотреть на прыжок инструктор-парашютист нашей части Стрыжов и укладчик Матвеев. На старте число участников ночного «десанта» непредвиденно утроилось.

Перед полетом я обратил внимание, что Стрыжов, вертясь около меня, переминается с ноги на ногу, не решаясь что-то сказать. Матвеев был энергичнее. Он неотступно следовал за мной по пятам, время от времени бурча:

— Возьмите с собой!

Мне не хотелось обидеть товарищей, и я отдал им оба парашюта, а сам решил прыгать на одном летнабовском.

Мы поднялись в темноте.

На первых двух кругах я выпустил Стрыжова и Матвеева, напутствуя их легким хлопком по плечу. Когда дирижабль описывал третий круг, я крепко пожал руку командиру дирижабля, сказал «спасибо» и в тот же миг из светлой кабины нырнул в сплошную тьму.

Затяжным прыжком я пролетел не менее 350 метров, распахнул парашют, быстро приземлился и снизу руководил приземлением Стрыжова и Матвеева, которые, прыгнув без затяжки, сильно отстали.

Все прыжки и расчеты отлично удались. Мы приземлились в 30 метрах от расчетной точки, — при ночном прыжке это погрешность совершенно незначительная.

Этот прыжок доказал, что выбросить большой десант с дирижаблей при выполнении тактических заданий в ночной обстановке вполне возможно.

Как это было

Вернувшись на рассвете с аэродрома после ночного полета на истребителе, я собрался было вздремнуть, как под окном моей комнаты неистово загудела автомашина.

Это приехали молодые ученики, которым я на этот день назначил первый прыжок с дирижабля. После напряженной бессонной ночи страшно хотелось спать. Я вышел, не успев даже позавтракать.

Веселые, шумные песни всю дорогу сменяли одна другую. Одиннадцать молодых ребят — среди них были три девушки — радостно, бодро готовились к прыжкам. Вместе с утренней прохладой эта бодрость передалась мне, и к концу нашего пути у меня не осталось и следа усталости.

Полеты начались хорошо. В течение двух часов дирижабль трижды приземлялся, и каждый раз стартовая команда ловко хватала гайдтроп.

Забрав на борт новую группу, дирижабль снова уходил в воздух. Так были выпущены первые восемь человек. Оставалась последняя группа. Мне страшно хотелось есть, но я утешал себя тем, что сейчас прыжки окончатся.

«Выпущу еще троих, — думал я, — и скорее обедать!»

Поднявшись в воздух, я выпустил первого, а за ним второго парашютиста. Оба прыгнули хорошо.

Дважды пройдя над аэродромом, я наблюдал через открытую дверь кабины за снижением и посадкой своих учеников. Приземлились тоже хорошо.

Да у меня и не было сомнений в успехе. За время теоретической подготовки я близко изучил каждого из своих учеников, — иначе и не выпустил бы.

Сделав поправку на усилившийся ветер, я произвел расчет и, когда дирижабль зашел на боевой курс, пустил на землю последнего. Это был комсомолец Кречетников.

Бросившись вниз головой, он сразу же дернул кольцо и под куполом, освещенным солнцем, медленно поплыл к земле. Плавное снижение меня обеспокоило. Было очевидно, что ветер так же внезапно стих, как и усилился, а расчет был сделан с учетом большого сноса. Я еще больше забеспокоился, когда увидел, что Кречетникова тихо несет прямо на крышу эллинга. Видимо, сам испугавшись столкновения, Кречетников беспомощно озирался по сторонам, точно ожидая от кого-нибудь спасения. Буквально в последнюю минуту он трезво оценил обстановку. Едва лишь ноги коснулись крыши, он мгновенно

ухватился за выступ и успел удержаться.

Смявшийся купол парашюта комком упал через край. Стартовая команда, наблюдавшая эту картину, бросилась на выручку Кречетникова. С помощью огромных пожарных лестниц Кречетникова торжественно сняли с крыши эллинга.

Не думаю, чтобы Кречетников был спокоен в этот момент, да и сам я переживал вряд ли меньше парашютиста, прекрасно представляя себе возможные последствия посадки на высокую, крутую крышу.

Держите гайдтроп!

Оставалось только снизиться, бросить гайдтроп и идти обедать. Вскоре, однако, я убедился, что это не так-то просто.

Не в меру расщедрившееся солнце сильно прогрело воздух. И без того облегченный дирижабль (он потерял вес троих парашютистов) обрел большую подъемную силу, — под действием тепла от прогретой оболочки водород еще больше увеличил потолок дирижабля. Нам никак не удавалось произвести нормальную посадку.

Два-три раза мы снижались до 30–40 метров от земли и неоднократно бросали гайдтроп. Команда не успевала ухватиться за концы, а несколько смельчаков, упорно повиснув на гайдтропе, подымались в воздух вслед за дирижаблем и с высоты полутора-двух метров мешками падали на землю.

Мы снова поднимались до полуторы тысяч метров, чтобы охладить газ и сделать посадку, — все было напрасно.

Меня раздражала такая зависимость дирижабля от температуры, совершенно незнакомая при полетах на самолете; в довершение всего мучил голод. Но больше всего я был зол на себя. Захвати с собой парашют, я давно бы выбросился и сидел бы уже в столовой за обедом. Увы! Я оставил парашют у эллинга.

Не выходя из кабины, мы пробыли в воздухе больше 11 часов. Я уже безучастно сидел у окна, не надеясь до сумерек попасть на землю, как вдруг неожиданный рывок вывел меня из мрачного раздумья. Человек десять из стартовой команды, с криками вцепившись в гайдтроп, на секунду остановили инерцию дирижабля, и в тот же миг за концы ухватились все 60 человек. Дирижабль, все еще порывавшийся вверх, приник наконец к земле.

Среди стартовой команды, державшей дирижабль, я увидел и своих учеников. У них еще не прошло возбуждение от прыжка; они радостно передавали мне свои впечатления, и даже Кречетников, забыв о своем приключении, подошел ко мне и, весело улыбаясь, поблагодарил «за воздушное крещение».

Несмотря на усталость и голод, я чувствовал себя удовлетворенным. Первый такой массовый прыжок открывал для дирижабля новые возможности в деле развития массового парашютизма.

* * *

На другой день среди большого отчета о прыжках одиннадцати я увидел в газете письмо своих питомцев. Они писали:

> «Вчера мы, 11 комсомольцев Н-ской районной комсомольской организации Ленинградской области, совершили свой первый прыжок с парашютом. Все прыжки прошли прекрасно. Это объясняется той громадной подготовительной работой, которая была проведена с нами комсомольской организацией района и местным советом Осоавиахима. Мы просим через «Смену» передать нашу искреннюю признательность нашим учителям — заслуженному мастеру парашютного спорта летчику Кайтанову, летчику Бушкову, укладчику парашютов товарищу Матвееву, доктору Элькину, команде комсомольского дирижабля «Смольный» и начальнику порта товарищу Куприянову — за их исключительно чуткое и внимательное отношение к организации первых в мире массовых прыжков с дирижабля.
>
> Комсомольцы, прыгнувшие впервые с парашютом: Гудкова, Баранова, Андриенкова, Растомов, Дегаев, Анфиногентов, Поталенко, Коростелев, Титов, Филиппов, Кречетников».

Жизнь экипажа дороже любой машины

В 1915 году в одном из боев русская авиация потерпела большое поражение. Были сбиты десятки самолетов, и при этом ни один летчик не спасся. Тогда кто-то робко предложил великому князю Константину, командовавшему воздушными силами России, применять для спасения авиаторов «действующее средство — парашют».

— Идея глупа и развратна, — ответил великий князь. — Летчики побросают аэропланы, почувствовав возможность спасти свою шкуру. Отставить ваши парашюты! Пусть летают так! Если не могут спасти аэроплан, пусть разбиваются и сами.

В одном из пунктов нашего летного наставления по-ворошиловски просто и лаконично сказано:

> «Жизнь экипажа дороже любого самолета и мотора. Выбрасывание на парашюте в условиях действительной опасности — не трусость и не позор, а мужество и исполнение своего долга». (Наставление по производству полетов ВВС РККА, часть I, 1936 год.)

Русские пилоты, погребенные под обломками сбитых германцами самолетов, слишком хорошо знали, во что оценило командование их жизнь: по тарифу пушечного мяса.

Наши летчики, вооруженные первоклассными истребителями и бомбардировщиками, окруженные любовью народа всей своей родины, ворошиловские летчики по-иному понимают свои обязанности.

Ворошиловским летчикам еще не было надобности показать свои качества в обстановке настоящего боя. Но в повседневных учебно-боевых полетах я не знал случая, когда бы летчик, воспользовавшись парашютом, покинул в воздухе свою машину из трусости. Я знаю немало примеров, когда мужественные пилоты, вопреки наставлению, отказывались от парашюта и, пытаясь спасти машину, нередко гибли сами под ее обломками.

Но мы учимся владеть парашютом, зная, что в грядущих боях катастрофы неизбежны. В подобных случаях, если не будет никакой возможности спасти подбитую машину, придется покинуть ее, спрыгнув с парашютом.

Профессия истребителя спортивно увлекательна и виртуозна. Легкую, юркую машину пилот ставит в самые неожиданные и иногда неповторимые положения. И это понятно.

Скорость и изворотливость — это преимущество истребителя

перед малоподвижным бомбардировщиком и даже более легким разведчиком.

Боевая задача всегда одна — поразить противника, самому оставаясь неуязвимым. Однако решение этой задачи целиком зависит от уменья летчика пользоваться обстановкой и нанести неожиданный, стремительный удар противнику.

В действиях против фашистских бомбардировщиков истребители испанской правительственной авиации показали блестящие тактические и маневренные возможности своих машин.

Нетрудно понять, что успех операции истребителя предрешили находчивость и мастерство пилота.

Ежеминутно рискуя быть сбитым, пилот должен быть готов во-время оставить гибнущий самолет. С самолета, летящего горизонтальным полетом, такой прыжок прост. Стоит лишь летчику перевалиться за борт — сила земного притяжения понесет его вниз.

При аварии самолет иногда штопором несется к земле, беспорядочно пикирует с огромной скоростью, разваливаясь в воздухе по частям, входит в самые неожиданные фигуры. В зависимости от положения самолета на летчика при этом действуют различные силы: инерционные, центробежные, центростремительные и другие. Отделиться от падающего самолета трудно — нужны большие физические усилия, а главное, уменье правильно применять их.

Обстановка сама подсказывает, что летчик-истребитель должен по-боевому владеть парашютом, умея прыгать из любой фигуры самолета.

Занимаясь фигурными прыжками, я понял, почему они трудны: они мало изучены.

Прыжок не удался

Неоднократно прыгая с виража и из спирали, я наконец решил закончить свою подготовку прыжком из штопорящего самолета. На одном из ленинградских аэродромов я только что окончил занятия с группой парашютистов. Выпустив поочередно несколько человек, я сделал посадку, и во вторую кабину учебного самолета за управление сел летчик Халутин, мой ученик. Он охотно согласился поднять меня в воздух на прыжок. Полетели. Быстро набрали 800 метров, и, рассчитав точку приземления, я вылез на плоскость.

Держась за борт кабины, я еще раз прикинул обстановку и скомандовал летчику:

— Вводи самолет в штопор!

Неохотно, будто преодолевая сопротивление, самолет начал вращение, а едва лишь Халутин прибавил газ — энергично завертелся. Стоя на крыле вращающегося самолета, я дважды обернулся вместе с ним, считая про себя число витков, и, подготовившись уже прыгнуть на третьем витке, вдруг инстинктивно оглянулся.

За моей спиной что-то зашуршало, и в тот же миг меня едва не сорвало с крыла. Не успел я и глазом моргнуть, как парашют повис на стабилизаторе, полностью распустившись. Удар был настолько силен, что летчик потерял управление.

Самолет беспорядочно падал на землю.

Халутин побледнел и растерялся. Я встревожился: Халутин летел без парашюта.

Сильно упершись в металлическую скобу фюзеляжа, я обеими руками потянул к себе стропы парашюта, пытаясь уменьшить площадь сопротивления. Подтянуть было невозможно. Самолет продолжал падать.

— Дай полный газ! Ручку на себя! — крикнул я Халутину.

Халутин немедленно выполнил приказание — падение прекратилось. На малой скорости самолет стал снижаться более плавно. Купол парашюта раздулся наподобие зонта, но, сильно натягивая стропы, я сумел несколько погасить его и уменьшить сопротивление на хвостовой части.

Под нами был аэродром.

Не разворачиваясь, мы сели, вернее плюхнулись прямо перед собой. Что же произошло?

Уже перед самым прыжком, стоя на крыле, я задел вытяжным кольцом за какой-то выступ. Под действием сильной струи воздуха парашют непроизвольно раскрылся.

Так на этот раз прыжок из штопорящего самолета не состоялся. Я решил прыгать на следующий день.

Во время крутого пике

Было пасмурно. Дымчатая пелена облаков висела в 300–400 метрах от земли.

Вместе с летчиком Константином Лобановым мы ушли с аэродрома на боевом самолете, и через 2–3 минуты облака заслонили от нас землю.

Лобанов знал, что делать.

На высоте полуторы тысяч метров он поднял руку — сигнал «готовься», — и я встал во весь рост. Лобанов почти вертикально «пикнул» машину. В тот же миг огромная инерционная сила вдавила меня в кабину. В таком положении самолет продолжал падать.

Выжимаясь на руках, я поставил одну ногу на сиденье и, опершись на нее, сумел поднять и вторую. Тогда, сильно оттолкнувшись руками от борта, я бросился головой вниз, и через мгновенье самолет опередил меня.

Пролетев затяжным прыжком 5–7 секунд и этим погасив скорость, приданную мне пикирующим самолетом, я раскрыл парашют.

От динамического удара на один миг помутилось зрение. Ощущение такое, будто сноп искр вырвался из глаз и кости отделились от тела. Затем, резко заболтавшись в воздухе, я стал снижаться сквозь облака. До земли оставалось около 400 метров.

* * *

Прыжок из пикирующего самолета — наиболее трудный. В момент крутого пикирования машина идет со скоростью 250–300 километров.

Естественно, что и парашютист в момент прыжка падает с первоначальной скоростью, сообщенной ему самолетом, то есть не ниже 250–300 километров. Понятно, что на этой скорости возрастает и сила динамического удара, которую принимает на себя парашютист в момент раскрытия купола. Нагрузка увеличивается примерно в 6–8 раз против обычного прыжка.

Если собственный вес парашютиста со всем обмундированием и снаряжением равен 90 килограммам, то в момент раскрытия парашюта при прыжке из пикирования он будет равен примерно 700–750 килограммам.

При таком ударе даже хорошие амортизаторы не всегда спасают от ссадин и синяков. Лишь кратковременность,

молниеносность удара позволяют перенести силу рывка.

Прыгать нужно с затяжкой 6–8 секунд. Во-первых, за это время скорость падения с 250–300 снизится до 170–200 километров; во-вторых, за это время пикирующий самолет будет не опасен парашютисту, уйдя дальше от него.

Между двух поездов

Самолет стал набирать скорость. Я проверил застежку, поудобнее расставил ноги и взялся руками за борта кабины.

Стрелка альтиметра показывала 1 000 метров.

Летчик-инструктор медленно потянул на себя ручку управления. Нос самолета начал забирать вверх, точно въезжая в гору по очень крутой дороге. Затем самолет на какое-то мгновенье стал в вертикальное положение; перевернувшись, он снова полетел, но уже колесами вверх.

Я искал глазами землю и увидел ее далекое мелькание где-то высоко сбоку, почти над головой. Небо мгновенно переместилось куда-то вниз и даже изменилось в окраске. Какая-то сила давила на плечи. Хотел опустить руку, а может быть поднять ее, — все перепуталось — и не смог: рука не слушалась меня. На секунду закрыл глаза и никак не мог себе представить, где верх и где низ, где должна быть земля, где небо.

Ветер, усиливаясь, больно бил в лицо.

Нос самолета, как будто перетянув, начал плавно опускаться, и самолет постепенно выровнялся. Снова зарычал мотор. Колеса и крылья снова там, где им и полагается быть. Земля совершенно точно под нами, я видел даже знакомые очертания квартала. На место стал и светлый купол неба. Самолет, снижаясь, уже коснулся земли. Вот он бежит, вздрагивая, по зеленому полю, вот он наконец останавливается, а я все еще крепко держусь за стенки кабины, точно боюсь выпасть.

…Так вот какая она, мертвая петля!..

И вспомнился мне один эпизод из истории русской авиации, связанный с мертвой петлей.

Двадцать три года назад русский военный летчик Нестеров обратился к своему начальству за разрешением сделать в воздухе мертвую петлю. Нестеров в рапорте указывал, что ни самолету, ни летчику при выполнении этой фигуры ничего не грозит. Но поддержки он нигде не получил…

Будучи совершенно уверен в своих расчетах, Нестеров в один из будничных авиационных дней, поднявшись в воздух, сделал мертвую петлю. На земле его встретили — друзья с поздравлениями, а начальство… угрозами.

Когда машина переворачивалась, Нестеров потерял анероид[2] стоимостью в тринадцать рублей. Эти деньги с него удержали.

Через несколько дней во всех газетах появилось сообщение о том, что первую петлю выполнил знаменитый французский

летчик Пегу. Тяжело было Нестерову переживать такую несправедливость. Он первый сделал мертвую петлю, а вся слава досталась его последователю, иностранцу Пегу.

Вскоре Пегу приехал в Россию. На его доклад в Московском политехническом музее собралось очень много народу, среди них был и Нестеров. Он сидел в первом ряду и внимательно слушал француза — двадцативосьмилетнего, но уже знаменитого авиатора.

Вдруг Нестеров насторожился — француз назвал его фамилию. Затем Пегу, протягивая руку к месту, где сидел Нестеров, сказал, что он, Пегу, считает Нестерова первым, замкнувшим мертвую петлю…

* * *

Делая на самолете мертвые петли, я неоднократно наблюдал за тем, сколько времени машина находится вверх колесами, то есть в верхней точке мертвой петли. Когда самолет входил в верхнюю точку, я сбрасывал маленький парашютик с грузом. Мне удалось установить, что парашютик снижался с такой же скоростью, с какой снижается самолет во время петли.

Все это меня убедило в том, что парашютный прыжок из мертвой петли вполне возможен.

Утром 9 июня 1933 года я поднялся в воздух. Самолет вел летчик товарищ Новиков.

На высоте 800 метров мы пошли строго по центру аэродрома, против ветра. Пройдя от центра 200–300 метров, я по переговорному аппарату сказал товарищу Новикову:

— Можно начинать.

Новиков увеличил обороты мотора, и самолет стал набирать скорость.

Я сидел в задней кабине, наблюдая за стрелкой, показывающей скорость движения самолета.

170 километров в час… 180… 190… 200…

По моему сигналу, Новиков потянул ручку на себя, и я почувствовал, как самолет начал плавно подниматься вверх, а земля побежала куда-то вниз. Поставив обе ноги на сиденье, я положил руки на борта кабины. Сидя в таком положении, я все время смотрел, как машина забирается все выше и выше, описывая первую половину овала.

Все мое внимание было сосредоточено на том, чтобы уловить момент, когда самолет начнет входить в мертвую точку.

Пора!

Я резко оттолкнулся ногами, но отделиться от самолета мне не удалось. Большая, все увеличивающаяся во время нашего движения центростремительная сила прижимала меня к фюзеляжу.

В борьбе с давящей на меня силой я с огромными трудностями отвоевывал каждый сантиметр. Когда самолет стал приближаться к концу своей верхней мертвой точки, мне удалось немного оторваться от самолета. Продолжая двигаться в ту же сторону, что и самолет, я, однако, летел медленнее, чем он.

В тот момент, когда самолет уже вышел из мертвой петли, я вдруг почувствовал удар. Это машина задела меня левой частью стабилизатора.

От удара я потерял инерцию и начал падать совершенно вертикально. Падал я, не раскрывая парашюта, и все время искал глазами самолет. И вдруг вижу, что откуда-то — не то сверху, не то сбоку — на меня надвигается машина. Я ясно различил красный кружок, находящийся в центре винта, и весь сверкающий диск бешено крутящегося пропеллера. Мне казалось, что какая-то огромная сила тянет меня к самолету и я, не в силах удержаться, мчусь в крутящуюся мясорубку…

Крылья самолета пронеслись в каких-нибудь полутора метрах. Наблюдавшие за прыжком с земли были уверены, что самолет обязательно заденет меня. Но самолет пролетел, а я продолжал падать. Наблюдатели никак не могли понять, как это Кайтанов остался невредим. Спасло меня то, что, ударившись о самолет, я повредил ему хвостовое управление и выбил руль управления из рук летчика. Тот, растерявшись, инстинктивно дал ногу, и вторая часть петли получилась неправильной. Самолет отклонился в сторону…

Убедившись в том, что самолет ушел, я тотчас же раскрыл парашют. И только теперь пережитое дало себя знать, — наступила слабость, трудно было раскрыть глаза, ни о чем не хотелось думать. Когда окрепли руки, я привязал вытяжное кольцо к левой группе подвесных лямок, поправил ножные обхваты и вытер лоб.

Надо было посмотреть, где приземляться. Спокойно наклоняю голову вниз и вижу, что подо мной район железнодорожной станции.

До земли оставалось не более 150 метров. Спускался я быстрее обычного, так как меня подгонял ветер.

Продолжаю снижаться и вижу, что со станции с минуты на минуту должен отойти поезд. Пассажиры уже заняли места, и паровоз вот-вот тронется. Еще дальше вижу, что этим мои беды не ограничиваются — к станции полным ходом идет другой поезд.

Высота 70 метров.

Пассажиры стоящего у перрона поезда, заметив меня, высыпали из вагонов. Заметил меня и машинист. Напрягая голос, кричу ему, чтобы он задержал отправку.

Со вторым поездом дело хуже. Там меня никто не замечал, и поезд шел полным ходом. Приближаясь к станции, он стал уменьшать скорость, но все же попасть под него было более чем рискованным.

Вот, думаю, выдался денек! Только что избавился от одной опасности, не успел оправиться, как снова неприятности — мчусь прямо под поезд.

Что делать?

На перроне паника. Пассажиры что-то кричат, бегают из стороны в сторону, некоторые в ажиотаже машут руками, но чего они хотят — я не понимаю.

Начинаю скользить. В этот раз я скользил так, как никогда до этого не скользил и, очевидно, скользить больше уже не буду. С высоты четырехэтажного дома я убедился, что до поезда не дойду метров 7 — 10. Но так как при энергичном скольжении я развил большую скорость и приземляться было очень опасно, я отпустил стропы. Купол парашюта вновь расправился, скорость моего падения он сдерживать уже не мог, и я со всего размаху, в расстоянии 3–4 метров от идущего поезда, свалился в яму поворотного круга. Вначале меня ударило ногами об одну из его стенок, затем грудью о вторую… Больше ничего не помню.

Очнулся я в машине скорой помощи…

Так был совершен первый в СССР прыжок из мертвой петли.

Через два дня я снова занимался своей постоянной работой — прыгал и летал.

Что же дальше?

Отважные летчики с каждым годом забираются все выше и выше. В 1932 году американский летчик Соусек поднялся на высоту 13 400 метров. Погибший американский летчик Вилли Пост в 1934 году поднялся на высоту 14 200 метров. Итальянский летчик Донати улучшил результат: его рекорд — 14 433 метра.

Изумительных успехов в подъеме на высоту достиг наш советский летчик товарищ Коккинаки. Летом 1936 года он поднялся на высоту 14 575 метров.

В самом недалеком будущем трассы наших самолетов неизбежно пройдут через стратосферу. Возможно, это будут специально приспособленные стратопланы, с герметически закрытыми кабинами. Полеты в стратосфере решат целый комплекс насущных вопросов авиации: увеличение скорости, почти независимость от погоды и, главное, неуязвимость для противника. Техника нашей авиации, можно смело сказать, уже на пороге стратосферы. В наших руках машины, позволяющие уверенно пробивать потолок высоты.

Первый экземпляр стратоплана был построен в Германии в 1931 году. Он достиг высоты в 7 000 метров. В 1935 году в германской печати появились сведения о том, что фирмой «Юнкерс» сооружен второй экземпляр самолета, с расчетным потолком в 14–15 тысяч метров. Во время испытательного полета этот самолет разбился.

Наш советский стратосферный самолет при испытании под управлением летчика-испытателя товарища Стефановского достиг высоты в 10 875 метров.

Еще выше забираются стратостаты. Они штурмуют высоты, превышающие 20 000 метров. Наши советские стратонавты поднялись на высоту 22 000 метров. Недалек тот день, когда стратостаты поднимутся на высоту, равную 30 000 метров.

Вместе с борьбой за овладение все большей высотой надо стремиться к развитию способов безопасности полета. До сих пор единственное средство спасения при воздушных катастрофах — это парашют.

Героические завоеватели высот, поднимаясь на аэроплане, стратоплане, стратостате, должны получить возможность в случае аварии воспользоваться парашютом.

Как парашют действует на больших высотах? Как он раскрывается? Как парашютный прыжок с большой высоты повлияет на парашютиста? Ни на один из этих вопросов мы пока еще ответить не можем.

Ясно одно: прыжок с такой высоты должен быть совершен с кислородным прибором.

Без кислородного прибора подниматься на высоту более 8–8,5 тысячи метров человек не может. Да и до этой высоты могут добираться только люди с прекрасным физическим состоянием, и то после длительной тренировки.

Подъемов на высоту более 8 000 метров было всего несколько. И все они были сделаны в 1935 году.

Зимой 1935 года я на самолете без кислородного прибора поднялся на высоту немногим более 8 000 метров. Летчик Ковалевский той же зимой повторил мой рекорд.

Летом 1935 года мировой рекорд высотного подъема без кислородного прибора установил в Харькове летчик товарищ Ткачук. Он достиг высоты 8 371 метр.

На этой рекордной высоте товарищ Ткачук сделал небольшой полет по маршруту и благополучно снизился.

В день его полета температура воздуха на земле превышала плюс 30°, а на той высоте, куда забрался летчик Ткачук, мороз достигал 40°. Лежавшие у Ткачука в кармане конфеты так смерзлись, что раскусить их зубами не было никакой возможности.

В этот полет товарищ Ткачук, недостаточно укрывшись, отморозил себе щеки.

По мере удаления от земли количество кислорода в воздухе уменьшается. Это прежде всего вредно отражается на сердечно-сосудистой системе. Происходит резкое обеднение кислородом артериальной крови. Синеют губы, уши, щеки, ногти, учащаются пульс и дыхание, понижается температура тела.

На земле человек обычно обходится 6–7 литрами воздуха в минуту, а на высоте 5 000 метров ему уже нужно 35–40 литров в минуту.

От недостатка кислорода наступает кислородное голодание, и человек незаметно для себя впадает в обморочное состояние и при дальнейшем подъеме в судорогах умирает.

Подъем на высоту с кислородными приборами спасает от недостатка кислорода. Но даже с кислородной маской на высоте более 8 000 метров сильно уменьшается работоспособность и не исключена опасность потери сознания.

К тяжелым явлениям, вызываемым кислородным голоданием, следует прибавить еще сильные суставные боли, появляющиеся на высоте свыше 10–12 тысяч метров, а также вспучивание кишечника, еще более стесняющее дыхание.

Уменьшение барометрического давления прежде всего сказывается на полостях, в которых заключен воздух. Больше

всего страдают уши. Если заложены Евстахиевы трубы, например при насморке, возможен даже разрыв барабанной перепонки. Вот почему парашютисты во время падения при затяжном прыжке стараются кричать и тем самым понизить внутреннее давление в среднем ухе.

Опасны очень быстрые подъемы и очень быстрые спуски с больших высот. Поэтому прыжок из стратосферы будет не затяжной, а обычный. Спускаясь, парашютист будет долгое время находиться в области низкой температуры. Поэтому парашютист должен быть тепло одет.

Особо должна быть продумана система крепления кислородного прибора с баллонами. Динамический удар при раскрытии парашюта будет довольно значительным и может повредить кислородный прибор.

Такова задача, стоящая перед нами — парашютистами. Трудностей много. Но все они преодолимы. И недалек тот день, когда такой прыжок из стратосферы будет совершен. В этом нет никаких сомнений.

Иная задача на ближайшие годы ставится перед конструкторами парашютов. Они должны дать такие парашюты, которые позволят нам совершать прыжок с высоты в 25 метров. Они должны разработать легкие парашюты (до 5 килограммов), удобные, вполне надежные и безотказные. Мы ожидаем получить парашюты управляемые, которые сами бы автоматически разворачивались по ветру, облегчая посадку.

Нам нужен такой парашют, который позволил бы двигаться против слабого ветра. Это даст возможность точнее производить расчет и посадку в строго ограниченное место, что сделать при существующих у нас типах парашютов довольно затруднительно, так как наш сегодняшний парашют зависит от воли ветра. В Америке управляемые парашюты уже созданы. Должны быть они и у нас.

Нужно создать такие парашюты, которые позволили бы производить прыжок со скоростного самолета при скорости до 500 километров в час, не допуская чрезмерной нагрузки на организм при раскрытии.

Надо думать, что конструктора парашютов справятся с этой задачей.

В этом нет никаких сомнений.

Разве можно не волноваться?

Я совершил более четырехсот прыжков, из них сто пятьдесят затяжных, и все же каждый раз, когда мне вновь приходится выходить на крыло, я хоть немного да волнуюсь.

Мне кажется, иначе и не может быть.

Волнение заставляет меня быть на-страже. Оно собирает меня в целое крепкое существо, приучает зорко глядеть вперед.

Волнение, как известно, не есть страх.

Чего бояться парашютисту? Парашютное дело давно вышло из того периода, когда была неуверенность в надежности парашюта. Парашютный спорт стал совершенно безопасным, — не зря ведь в нашей стране насчитываются десятки тысяч парашютистов.

Правильно уложенный парашют никогда не отказывает в воздухе. Несчастные случаи, происшедшие с некоторыми парашютистами, как раз подтверждают это. Все несчастные случаи происходили не по вине парашютов, а по вине самих парашютистов. Некоторые из них слишком легкомысленно подошли к прыжку, другие, забыв наставления инструкторов, проявили недисциплинированность, «воздушное хулиганство».

Как и в авиации, так и в парашютизме мы неустанно боремся с воздушным хулиганством.

Народный комиссар обороны СССР, первый маршал Советского Союза товарищ К. Е. Ворошилов дал достаточно ясные указания.

> «Воздушное хулиганство, лихачество, — говорит Климент Ефремович, — вредное явление. Это яд, с которым надо беспощадно бороться. В нашей авиации не место ни одному лихачу».

Парашютизм — совершенно безопасный вид спорта, если и парашютистом и иструктором соблюдаются необходимые правила.

Ведь если не соблюдать правила уличного движения, то и в этом случае можно пострадать.

Недавно во время очередного моего доклада о парашютном спорте я заметил, что на меня все время в упор смотрел какой-то молодой человек. Его тонкое лицо с живыми серыми глазами было неподвижно: только изредка едва уловимая ироническая складка возникала в уголках рта и вскоре снова исчезала. После доклада, как обычно, меня окружила группа человек в шесть-семь.

Я почему-то стал искать среди них запомнившееся мне лицо. Но его не было.

Я был уверен, что молодой человек, с таким вниманием выслушавший мой доклад, меня где-нибудь да поджидает. Так оно и было.

Едва я показался на улице, как увидел его. Прилаживаясь к моему крупному шагу, он, что-то выжидая, несколько минут молчал. Не хотел начинать разговора и я. Теперь, когда он шел со мной рядом, я имел возможность лучше разглядеть его: среднего роста, худощавый, аккуратно одетый, чисто выбритый, он производил хорошее впечатление.

Видя, что он никак не может начать разговор, я решил помочь ему выйти из неловкого положения.

— Мой доклад вас, очевидно, не совсем удовлетворил, — сказал я.

— Нет, это не так. Видите ли, я не нашел в нем ответов на некоторые мои давнишние мысли.

Мы свернули с ним в Летний сад и, обогнув пруд, пошли по боковой аллее.

Мой собеседник оказался музыкантом. Недавно окончив музыкальный техникум, он приехал из Орла в Ленинград. Воспитанный в семье учителя, он всю жизнь мечтал о чем-то героическом. Приехав в Ленинград, он прочитал в газетах о парашютных прыжках и решил, что настал момент, когда он может осуществить мечту своей жизни.

Он решил стать парашютистом.

Ему казалось, что стоит ему совершить парашютный прыжок, как придет слава.

Но…

Он долго молчал, пока наконец перешагнул через это «но». Положив руку на рукав моей гимнастерки, он скороговоркой выпалил:

— А страшно ли прыгать?

Дальше для меня было все понятно. Молодой человек, хорошо знакомый по романам с героическими поступками людей на земле, никак не мог понять воздушной стихии.

«А страшно ли прыгать?»

Мне захотелось помочь молодому музыканту избавиться от книжных иллюзий. В этот вечер, шагая вдоль гранитной Невской набережной, мы с ним условились, что через день увидимся на аэродроме.

Затем начались встречи на аэродроме. Около месяца он проходил подготовку к прыжку. День, когда он должен был совершить свой прыжок, уже давно прошел, а он все откладывал и

откладывал.

Я его не торопил. Убедившись, что мой ученик усвоил все необходимое для первого прыжка, я его нарочно оставил в покое.

Как-то утром, в ясный летний день, он прибежал на аэродром. Лихорадочно схватив меня за руку, он закричал, точно я стоял не рядом с ним, а в двух километрах от него:

— Сегодня я готов прыгнуть!

Я задержал его горячую, немного влажную руку и посмотрел ему в лицо.

Глаза его блестели, на щеках играл неестественный румянец, и красные полные губы были немного покусаны. Музыкант, видимо, не спал всю ночь. Решившись совершить, по его мнению, нечто героическое, он где-нибудь бродил в поэтическом уединении, и если не сочинял стихи, то писал прощальные письма.

Таким его выпустить с самолета было нельзя. Сославшись на ветер и еще на что-то, я отказал ему.

Как-то под вечер он пришел на аэродром со скрипкой, видимо после репетиции. Настроен он был совершенно спокойно и, судя по походке, не очень устал.

— Ну вот, — встретил я его, — сегодня вы можете прыгать.

Вместе со мной подошло несколько летчиков, которые хорошо знали наши отношения с музыкантом. Летчики дружно поддержали меня.

Мое предложение, видимо, застало музыканта врасплох. Но отказываться было неудобно.

Через час мы были уже в воздухе. Все произошло так быстро, что музыкант и взволноваться как следует не успел.

Он точно по инструкции отделился от самолета, во-время раскрыл парашют, правильно встретил землю, мягко упал на бок и умело погасил парашют.

Когда я подбежал к нему, он уже освободился от подвесной системы и очищал комбинезон.

— Поздравляю вас с первым прыжком! — сказал я.

Музыкант ничего не отвечал. Кивнув мне головой, он почти бегом направился к складу, в котором переодевался.

Складывая парашют, я все время думал: что с ним такое случилось, чего это он вдруг скис? Обычно после первого прыжка бывает приподнятое, бодрое настроение, а тут… что-то непонятное.

Ни в этот день, ни в следующие он не показывался. Я стал уже забывать о происшествии, как вдруг получил от него письмо. Привожу из него только отрывок:

«…Когда я мечтал прыгнуть на парашюте с самолета, я рос в своих собственных глазах. Желание совершить героическое наполняло меня до самых ногтей. Встречая парашютистов, я смотрел на них, как на людей, обладающих бесстрашием богатырей.

Весь месяц, пока вы меня терпеливо готовили, я жил, как в чаду. Я ждал того момента, когда передо мной откроются двери чудесного, светлого, неизведанно-героического существования.

Когда вы заявили, что вся подготовка окончилась, мною постепенно начал овладевать страх. С каждым днем я все откладывал и откладывал свой прыжок.

Я приходил на аэродром, готовый на все, но там мной снова овладевал страх.

Теперь, когда уже все позади, мне не хотелось, чтобы вы об этом знали, но вместе с тем я и не хочу, чтобы вы думали обо мне плохо.

Все совершилось так просто, что, придя домой после прыжка, я готов был заплакать.

Ну что героического в моем прыжке? Что такого особенного?

Все было так просто и буднично, как будто я прыгнул с трамвая. Положим, с трамвая прыгнуть даже опаснее — можно попасть под вагон.

…Когда я стал на крыло и ожидал вашей команды, я уже тогда страха не испытывал, а только ждал сигнала: «Прыгай!»

Откуда-то изнутри в мозгу, с яркостью молнии, отпечаталась инструкция, что надо делать. Я действовал, как автомат.

Отлетев от самолета, дернул за кольцо, и через секунду кто-то сильный встряхнул меня за шиворот так, что я, не ожидая этого, даже язык прикусил. А потом все шло так просто, что и говорить не хочется.

Я убежал. Мне было стыдно сказать вам, что я разочаровался. Когда вы подошли, я низко опустил голову. Я не хотел, чтобы вы прочли в моих глазах то, что я думал.

Вы на меня не сердитесь, но я перестал видеть в вас особенного человека.

Вы, действительно, решительный и смелый, но разве вы особенный?

Нет и нет.

Ведь прыгать совсем не страшно. Так что же тут

героического?..»

Совершив первый прыжок, музыкант не увидел в нем ничего сверхъестественного. Его иллюзии и мечты о чем-то героическом потерпели крах.

В запальчивости он сравнивал парашютный прыжок с прыжком из трамвая. Он, конечно, был не прав. Парашютный прыжок не есть удел особо избранных, но он требует очень многого. Парашютист должен быть физкультурником, здоровым человеком, иметь крепкие нервы и сильную волю.

Всем этим наша советская молодежь одарена с избытком.

Музыкант вскоре совершил свой второй прыжок, затем третий, а теперь он работает инструктором парашютного спорта и учится в консерватории.

Иногда, встречаясь, мы вместе смеемся, вспоминая те дни, когда он готовился совершить свой первый прыжок.

* * *

За последние годы мне пришлось обучить и самому везти на прыжок около 3 000 начинающих парашютистов. Каждый полет на прыжок происходил в присутствии врача. Доктор Элькин, специально изучавший влияние парашютного прыжка на человека, собрал большой материал, из которого видно, как каждый человек по-своему переносит прыжок.

У одного физически необычайно крепкого техника нашей части, товарища Соколова, совершавшего первый прыжок, сильное возбуждение началось уже за два дня до прыжка. Когда Соколов сам наблюдал прыжки товарищей, прыгавших впервые, у него заметно было речевое возбуждение: с запальчивостью и нарочитым бесстрашием он говорил о прыжке, как о бывалом для него эпизоде. Когда Соколов вместе с двумя летчиками сел в кабину самолета, я был уверен, что он не прыгнет, несмотря на свое возбуждение.

Поднявшись в воздух, я прошел первый круг над аэродромом и на высоте 800 метров приказал: «Готовься!» и затем: «Прыгай!» Соколов поднялся во весь рост, сел на борт кабины и со страхом взглянул на землю. Этого мне уже было достаточно, чтобы сказать себе: «Он не прыгнет». Машина уже вышла на второй круг, расчеты сбились, нужно было снова выходить на круг. Делаю третий круг и снова приказываю прыгать. Снова тот же результат. Я приказываю ему убраться в кабину, а второму парашютисту, Храповицкому, готовиться к прыжку. Храповицкий сел на борт

кабины и по взмаху руки перевалился вниз головой.

Отказ Соколова на него не подействовал. Храповицкий, прыгавший впервые, безусловно был под психологическим впечатлением отказа Соколова, но сильные волевые качества пересилили чувство страха, и он перевалился за борт.

Несколько времени спустя во время одного из учебных занятий у меня произошел случай, когда все трое парашютистов, поднявшихся на первый прыжок, один за другим отказались прыгать.

Получив приказ прыгнуть, первый отказался, струсив. На лице его было выражение страха: блуждающие, бессмысленные глаза, дрожащие синие губы. Испуг передался второму, едва лишь тот взглянул на землю. Третий даже не подошел к борту кабины. Несколько дней спустя все они прыгали отлично, вывезенные поодиночке вместе с прыгавшими уже парашютистами.

Я убежден, что отказ от прыжка происходит в ничтожную долю секунды и обязательно под воздействием какого-то психологического мотива. Перед самым прыжком буквально у всех парашютистов наблюдаются усиленный пульс, возбужденность и большое напряжение нервов.

В газетных отчетах о прыжке Тамары Куталовой есть место, где она рассказывает о своем самочувствии после раскрытия парашюта:

> «Дышалось легко, на душе было весело, так что я махала руками летчику и пела: «Лети, пилот, расправив крылья…»

Это не случайное настроение, а естественная психологическая разрядка огромного напряжения нервов, которое предшествовало отрыву от самолета. Еще лучше это обычное явление психологической разрядки наблюдать при групповых прыжках. Уже после раскрытия парашютов в воздухе начинаются перекличка, шутки, пение и смех.

После приземления у большинства — нервная веселость, разговорчивость, реже — подавленное состояние.

Любопытно, что прыжки с парашютной вышки сопровождаются почти всегда теми же реакциями, что и прыжки с самолета, лишь в меньшей степени.

Воздушный десант

Один за другим парашютисты вышли из небольшого домика и осторожно гуськом направились к аэродрому. Темные тучи заволокли все небо. Не видно было ни зги.

Впереди отряда шел командир. Хорошо зная дорогу, он ни на минуту не замедлял шага. Вот отряд обошел столовую, за ней — склад, а оттуда до аэродрома десять минут ходьбы.

Кто-то из парашютистов кашлянул. Кашель в настороженной тишине прозвучал, как выстрел. Некоторые стали оглядываться — не посторонний ли кто нарушил тишину.

Вот и самолет. Парашютисты по очереди забрались в кабину. Последним вошел командир. Он дал команду, и самолет, разбежавшись, оторвался от земли.

Машина, набрав высоту, взяла курс на юг. Летчик вел самолет вслепую, по приборам.

Через час командир приказал готовиться. Парашютисты в заранее установленном порядке стали готовиться к прыжку.

Рука командира легла на плечо парашютиста, первым стоявшего у люка. Тот посмотрел командиру в лицо, повернулся и выбросился. За ним, чередуясь, последовал весь отряд. Все приземлились благополучно.

Предстояло самое трудное. Нужно было, разбившись на группы, ворваться в расположение «синих». План операции был разработан до мельчайших подробностей. Каждый из бойцов и командиров знал свое место, знал, что ему нужно делать.

Через час ударная группа воздушного десанта, подкравшись к зданию штаба, без всякого шума сняла сторожевые посты. А еще через двадцать минут в руках десанта оказались командование части и вся связь.

Небольшой десантный отряд парашютистов, высадившись в тылу, нанес неожиданный удар в сердце противника — в штаб одной из частей, задержавших наступление «красных».

Было пять часов утра. Части «красных», получив сигнал от своего десанта: «Путь свободен», перешли в наступление.

Этот эпизод не выдуман. Он произошел на маневрах частей одного из военных округов нашей Красной армии.

Воздушным десантам все капиталистические армии уделяют большое внимание. Еще в империалистическую войну, когда авиационная техника находилась в периоде своего детства, уже тогда были попытки воздушного проникновения в тыл противника.

14 октября 1916 года в тылу русского фронта высадились два

немецких диверсанта. Они в нескольких местах разрушили железнодорожную линию и на том же самолете благополучно добрались к месту расположения своих частей.

Летом 1918 года такие же подрывные действия в тылу у англичан проделали немецкий полковник Даум и лейтенант Шлейф.

Незадолго до окончания войны произошел такой случай.

Командование французской армии решило высадить в немецкий тыл десант диверсантов и шпионов со специальными заданиями.

Капитан Эмрих, которому была поручена эта задача, вместе со своими помощниками благополучно произвел посадку. Пассажиры стали выгружать свой багаж: радиостанцию, телефонные подслушиватели, почтовых голубей, динамит и съестные припасы. Когда посадка была закончена и летчик собрался уже лететь обратно, неожиданно раздались крики: «Стой, стой!», а вслед за тем прозвучали выстрелы. Немецкий патруль обнаружил посадку французского самолета и был уже на расстоянии 20 метров от высадившейся группы.

Капитан Эмрих и его команда открыли огонь и отогнали патруль. Но вскоре немцы возобновили атаку. Эмрих решил взлететь под огнем, но из радиаторов, пробитых пулями, вытекла вода. Лететь было невозможно. Тогда Эмрих поджег самолет и скрылся со своими людьми в лес.

Они шли лесом всю ночь, неся на себе тяжелые пакеты с динамитом и прочими атрибутами диверсантов. Их задача заключалась в том, чтобы помешать немцам перевозить боевые припасы. Для этого надо было взорвать один из шлюзов на реке, по которой шла транспортировка.

Часовой у шлюза спокойно дремал. Диверсанты заложили пять петард, подожгли бикфордов шнур и скрылись в лесу.

Через десять минут раздался страшный взрыв, за ним еще четыре.

— Теперь-то часовой проснется! — шутили диверсанты.

Взрывы сделали свое дело. Шлюз был восстановлен только в конце войны. Диверсантам из Германии удалось вернуться во Францию только накануне заключения мира.

Придавая большое значение воздушным десантам, которые, забравшись в тыл противника, смогут разрушить железные дороги, станции, мосты и т. д., армии капиталистических стран давно уже начали репетировать высадку парашютных десантов.

Французские военные специалисты выдвинули задачу переброски войск при помощи самолетов в глубь неприятельской страны для того, чтобы разрушать большие военные предприятия

и военные склады.

Современное состояние авиатехники, наличие грузоподъемных самолетов с продолжительным радиусом полета делают эту задачу вполне выполнимой.

Для этих целей в Англии, например, был построен специальный тип самолета Виккерса «Виктория». Этот самолет мог брать 22 человека с вооружением, высадить их на расстоянии 240 километров и возвратиться обратно. Были разработаны в Англии и самолеты более мощные, берущие по 30 человек и больше.

В 1932 году англичане произвели опытную переброску войск. На трех самолетах было размещено 70 солдат. Этот опыт англичане использовали при подавлении восстаний в Иране. В 1932 году в Иран было переброшено 600 солдат с полным вооружением. Переброска продолжалась три дня.

Американцы еще в 1931 году производили пробную переброску артиллерии по воздуху. Артиллерийская батарея в составе четырех орудий была переброшена на расстояние 240 километров. Все орудия, за исключением одного, перевозились в неразобранном виде, и на всю переброску, то есть с момента погрузки до первого выстрела, было затрачено 1 час 7 минут.

Воздушные десанты в будущей войне будут иметь большое применение. Именно поэтому армии капиталистических стран бьются сейчас над разрешением задач воздушного десанта.

Однако ни одна страна в мире не смогла добиться того, чего достигла наша Красная армия.

В сентябре 1936 года на маневрах Белорусского военного округа был выброшен десант парашютистов. Едва успев приземлиться, на ходу поправляя снаряжение, бойцы спешили выполнить задания. Парашютисты спускались с пулеметами и винтовками. Сразу же вслед с самолетов спустились и пушки. Вся эта сложнейшая операция была произведена в течение 7–8 минут. А еще через две минуты бойцы уже могли начать боевые действия.

Присутствовавший на маневрах английский генерал сказал:

— Если бы я не видел всего этого собственными глазами, то никогда никому не поверил бы, что можно провести подобную операцию.

Инициатор и вдохновитель воздушных десантов, железный нарком обороны, маршал Советского Союза товарищ Ворошилов в своей речи на Первом всесоюзном совещании стахановцев сказал:

> «Вы знаете наших людей, овладевших парашютным искусством. Парашютизм — это область авиации, в

которой монополия принадлежит Советскому Союзу. Нет страны в мире, которая могла бы сказать, что она может в этой области хоть приблизительно равняться с Советским Союзом, или, тем более, что она ставит перед собой задачу в ближайшие годы нас догнать, я уже не говорю — перегнать. Таких стран сейчас в мире нет. И я не ошибусь, — и это не будет зазнайством, — если скажу, что их и не будет, не будет до тех пор, пока не будет и в других странах советской власти.

Отдельных героических людей, людей, способных на подвиг, много на свете. Они имеются и в буржуазных странах, и за океанами, и на европейском континенте. Но не найдется в этих странах десятков, сотен, тысяч людей, которые бы парашютизм полюбили, как свое родное, необходимое дело. Не найдется таких людей, как у нас, которые полюбили это дело и овладели им прежде всего потому, что понимают его значение для дела обороны своей родины, для охраны строительства социализма…»

Воздушные десанты на маневрах Белорусского, Киевского и других военных округов были сброшены с советских самолетов. Бойцы раскрывали над собой советские парашюты. Страна дала армии самую высокую технику. И бойцы Красной армии еще раз продемонстрировали перед всем миром, что техника эта в надежных, большевистских руках. Воздушные десанты парашютистов были яркой демонстрацией силы Красной армии, железной воли и неисчерпаемой любви Красной армии к народам Советского Союза.

Тысячи советских юношей и девушек нашей страны именно потому и изучают парашютное дело, что они знают, какое применение найдут себе парашютные десанты в будущей войне с капиталистическим миром.

Летчик я или парашютист?

За последние годы у меня налетано более 1 100 часов. Я поднимался в воздух 2 770 раз, хотя садился… 2 360. 410 раз я оставлял самолет в воздухе, выпрыгнув с парашютом, и тогда второй летчик продолжал пилотирование. При этом более 1 500 полетов я сделал, поднимая на прыжок своих учеников. Я вывез более 2 100 парашютистов.

За 7 летных лет из 2 770 полетов в воздухе не было ни одной аварии, ни одной поломки. Были вынужденные посадки, но по своей вине.

Однажды в сумерки во время полета меня застал сильный ливень. Всякая видимость пропала. Рассчитывая, что машина уже над аэродромом, я снизился до 30 метров и бреющим полетом пошел к предполагаемому месту посадки.

Неожиданно встал винт — весь бензин. Почти в тот же миг я увидел впереди сплошную черную стену — лес.

Пользуясь большой скоростью самолета, я сделал разворот на 90° и уткнулся в глинистую, вязкую пахоту, в нескольких шагах от огромного валуна… Машина осталась цела и невредима.

* * *

Памятен полет, выбивший из меня лихаческую удаль. Это было летом 1933 года.

В хороший летный день я спозаранку пришел на аэродром. Надо было выпустить большую группу парашютистов. Занятый полетами, я не успел даже позавтракать.

В полдень на наш аэродром случайно сел Евдокимов, работавший в другом месте. Он тоже хотел выпустить группу парашютистов. Благополучно выбросив всех парашютистов, мы освободились лишь к семи часам вечера. Голод давал себя знать. Я предложил Евдокимову пообедать, но он ответил, что летит в Ленинград на самолете. У меня тоже были дела в Ленинграде, но я собирался ехать завтра и поездом. Однако перспектива сесть в городе на самолете соблазнила и меня.

Поднявшись в воздух, мы пошли вдоль полотна железной дороги. Впереди показался поезд, идущий в Ленинград. Мы быстро нагнали его и на недопустимо низкой высоте стали выделывать фигуры высшего пилотажа. Все пассажиры высунулись из окон и, чрезвычайно довольные нашей ловкостью, махали нам шапками и платками. Вдоволь «пофигуряв», мы

летели вдоль железной дороги ниже телеграфных столбов, едва не задевая колесами за кусты.

Попеременно управляя самолетом, благополучно долетели до Ленинграда и приземлились. Не успела остановиться машина на аэродроме, как вслед за нами на своем самолете приземлился начальник. Летя на значительно большей высоте, начальник наблюдал наши «геройские» подвиги.

Несколько минут спустя Евдокимов и я, смущенные, стояли перед начальником. Он долго и сурово отчитывал нас. Потом вдруг, смилостивившись, спросил:

— Куда вы намерены ехать?

Мы рявкнули в один голос:

— Питаться, товарищ начальник.

— Хорошо, ждите, я вас подвезу.

Мы сели в автомашину. Всю дорогу начальство выражало недовольство нашей удалью, а тут еще Евдокимов подлил масла в огонь.

— Товарищ начальник, — сказал он, — сегодня я произвел сложный прыжок, а позавчера Кайтанов прыгал из мертвой петли, причем чуть не загнулся.

Начальник стал гневно отчитывать нас, уверяя, что когда-нибудь мы свернем себе шею и что он откажется хоронить нас с воинскими почестями.

Убитый такими разговорами, я решил поскорее расстаться с начальством. Еще далеко не доезжая Дома Красной армии, я попросил шофера остановить машину и вылез, поблагодарив начальника.

— Позвольте, — сказал он, — вы же хотели в Дом Красной армии?

— Спасибо, — ответил я, — теперь мы и пешком дойдем.

Он снова приказал нам сесть и всю дорогу до Дома Красной армии допекал нас нравоучениями. Прощаясь, он сказал:

— Теперь пожалуйста.

Мы бросились в столовую и заказали себе чуть ли не все меню. Съесть нам пришлось, однако, только первое.

Сунув руку в карман, я убедился, что у меня всего 80 копеек. С любопытством глядя на Евдокимова, я осведомился, в каком состоянии его касса. Перерыв все карманы, он нашел такую же сумму. В это время официант нес уже вторые блюда. Быстро вынув 1 рубль 60 копеек, мы расплатились с ним и поднялись из-за стола, сказав:

— Нам некогда так долго ждать!

Официант застыл с тарелками в руках.

* * *

Рекорды скорости, дальности и высоты полета принадлежат нам.

Блестяще пролетев по Сталинскому маршруту, Герои Советского Союза товарищи Чкалов, Беляков и Байдуков установили новый мировой рекорд дальности. Летчик-испытатель Владимир Коккинаки достиг рекордной высоты полета.

У советских парашютистов непревзойденные рекорды высоты и смелости.

Не случайно, что авиация и парашютизм стали у нас проявлением того массового героизма, который является самой яркой и самой типичной чертой сталинской молодежи.

Не случайно, что первые одиннадцать Героев Советского Союза — славные летчики нашей страны.

Сталин и великая партия большевиков воспитывают в народе качества, которые являются лучшим украшением человека: мужество, неустрашимость, самоотверженность.

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти свои машины? — спросил товарищ Сталин Героя Советского Союза товарища Чкалова.

> «Я ответил, — пишет товарищ Чкалов, — что летаю на опытных, очень ценных машинах, которые губить жалко. И обычно стараешься спасти машину, а вместе с нею и себя».

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал товарищ Сталин.

Не ясно ли, почему, подымаясь в полет и на прыжок, я никогда не чувствовал страха смерти, знал, что каждый мой шаг окружен сталинской заботой, вложенной в каждый винтик машины, на которой я подымаюсь, в каждую стропу моего боевого парашюта.

И советский народ пусть будет спокоен за боеспособность и выучку своей авиации: этим делом повседневно руководит наш нарком Ворошилов, этим делом занимается сам Сталин.

Два прыжка из стратосферы

Отважный исследователь стратосферы, знатный стратонавт нашей страны полковник Г. Прокофьев как-то сказал, что тот, кто хоть раз побывал в стратосфере, тот захочет подняться и во второй и в третий раз.

Стратосфера тянет к себе исследователя, как полярников тянут необъятные ледяные просторы. Действительно, чем выше я подымался на самолете, тем менее оставался я удовлетворен достигнутым мною потолком.

Однажды, когда я поднялся на высоту более 9 000 метров, у меня мелькнула мысль: сумел ли бы я с этой высоты совершить парашютный прыжок, если бы вдруг в этом встретилась необходимость?

— Сумел бы, — ответил я сам себе.

У меня уже было около четырехсот прыжков, десятки подъемов на высоту до 10 000 метров, когда я обратился к наркому обороны, маршалу Советского Союза товарищу Ворошилову с просьбой разрешить мне прыжок из стратосферы.

В долгие дни ожидания ответа от наркома я непрестанно тренировался. Полеты на высоту более 9 000 метров чередовались с пребыванием в барокамере, в которой я подымался на высоту в 13 000 метров.

Осенью 1936 года пришел ответ от наркома обороны. Маршал Советского Союза товарищ Ворошилов разрешил начать подготовку и совершить тренировочный прыжок из стратосферы.

Я хотя и ждал, что ответ будет именно таким, однако немного взволновался.

«Сумею ли я оправдать доверие любимого наркома?»

Я критически рассмотрел всю проделанную мной подготовительную работу, и хотя подготовка была довольно солидной, признал ее совершенно недостаточной.

Снова начались высотные полеты и подъем в барокамере. День за днем я приучал свой организм к кислородному голоданию, день за днем я испытывал сложную кислородную аппаратуру, специальное обмундирование.

Тренировка продолжалась всю зиму и весну 1937 года. Вместе со мной тренировался и летчик, мой товарищ Михаил Скитев. Он должен был поднять меня на самолете на ту высоту, с которой я должен был совершить прыжок.

В июле 1937 года мы еще раз оглянулись на пройденный нами путь и убедились, что все готово. Однако приказ наркома обязывал строжайше проверить каждую деталь этого

ответственного задания.

23 июля мы решили в последний раз пройти испытание в барокамере. Достаточно натренированные, уверенные в своей физической выносливости, то есть в приспособленности к пребыванию в разреженном воздухе, мы пришли на сеанс в барокамеру, как на обычное наше летное занятие.

Задание на этот раз было не совсем обычным. Мы поставили себе цель — «подняться» на 14 000 метров и окончательно убедиться, выдержим ли мы эту высоту в действительной обстановке.

Барокамера была готова. Наш постоянный тренер, доктор Элькин, закончил последние приготовления. Приборы были опробованы, кислородная аппаратура выверена. Мы вошли в большой цельнометаллический барабан.

Стальная тяжелая дверь захлопнулась. Теперь только четыре маленьких окошечка соединяли нас с внешним миром. Через эти окошечки мы смотрели на доктора Элькина, сигнализировавшего нам по заранее условным обозначениям. Мы сели и, надев кислородные маски, включили газ. Сеанс начался. В этот момент я заметил муху, которая влетела, очевидно, тогда, когда мы входили.

Стрелка альтиметра пошла вправо. 1 000, 1 200, 1 700, 2 000 метров. Муха чувствовала вначале себя так, как будто она всю жизнь провела в барокамере. Она порхала с прибора на прибор, садилась на наши головы — словом, чувствовала себя отменно хорошо. Когда же мы достигли высоты 8 000 метров, она вдруг скисла.

Прикосновением руки я вспугнул ее. Муха отлетела в сторону, не поднявшись даже на полметра. Я снова вспугнул ее, и еще более вялым движением она взмахнула крыльями, как бы подпрыгнув в воздух.

На высоте 10 000 метров я снова шевельнул ее пальцем. Муха попробовала взмахнуть крылышками, но ничего у нее не вышло. Она плашмя упала на брюшко: 10 000 метров — очевидно, предел мушиной выносливости.

«Каково самочувствие?» — условным сигналом спрашивает нас доктор Элькин.

Мы дружно поднимаем вверх большие пальцы:

«Самочувствие отличное, можно продолжать набор высоты».

Доктор Элькин, удовлетворенный нашими сигналами, «повышает» потолок. Проходит еще несколько минут. Стрелка альтиметра показывает 12 000 метров. Мы чувствуем себя прекрасно и снова подымаем пальцы вверх, требуя, чтобы товарищ Элькин продолжал набор высоты.

Стрелка альтиметра ползет вверх. Постепенно мы начинаем ощущать высоту. Дышать становится труднее, появляется небольшая вялость, точно похожая на предобморочное состояние. Когда стрелка альтиметра доползла до 14 000 метров, я почувствовал утомленность, в голове поднялся трезвон. Но сдаваться нельзя. На этой высоте было решено сделать некоторые движения. Хватит ли у нас для этого сил?

Для чего это нужно?

В момент пребывания на высоте летчик неизбежно употребляет при пилотировании машины известные физические усилия, а парашютист не может отделиться от самолета, не затратив для этого значительной физической силы.

Итак, сумею ли я привстать?

Медленно, под неумолкаемый звон в голове, я пытаюсь приподняться. Какая-то сила сковывает мои движения, каждый сантиметр дается с большим трудом. Сердце начинает биться так учащенно, точно я пробежал 10 километров.

Когда я наконец выпрямился, шум в голове усилился. Мне показалось, будто я опять, как в годы моего юношества, когда я был котельщиком, сижу внутри котла и кто-то непрерывно стучит и стучит. Ощущение было настолько схоже, что я даже оглянулся, желая убедиться, где я.

Сквозь оконца я увидел сосредоточенное лицо доктора Элькина. Мне захотелось его ободрить, заверить, что все в порядке. Я медленно поднял руку.

Встать и выпрямиться я сумел. Теперь надо попробовать присесть. Опять напрягаю все силы и медленно приседаю. Когда я вновь сажусь, сердце бьется так, словно оно собирается выскочить. В глазах появилась какая-то пелена, сквозь которую мчатся тысячи ярких шариков.

Делаю попытку сосчитать у себя пульс. Обнаруживаю вместо 76 нормальных ударов 135 в одну минуту.

Встать и присесть, — кажется, что может быть легче этого? Однако на высоте в 14 000 метров это стоит огромных усилий.

Продержавшись на этой высоте несколько минут, я опустил указательный палец вниз. Доктор Элькин тотчас же начал снижение. Стрелка альтиметра стала медленно вращаться в обратную подъему сторону.

Доктор Элькин убавлял высоту постепенно, по сотне метров. Резкое сбавление высоты грозит человеку многими неприятностями. От резкого изменения давления воздуха могут лопнуть ушные барабанные перепонки, может быть разрыв кровеносных сосудов, может случиться и обморок.

Когда я окончательно убедился в безотказности кислородной

аппаратуры и закончил личную тренировку, я решил подняться для совершения тренировочного прыжка.

Специальный режим предшествовал этому полету и прыжку. Вместе с летчиком Михаилом Скитевым мы питались, спали — словом, жили под наблюдением врачей.

28 июля, едва занялась заря, в комнату, отведенную мне и Скитеву, вошли врачи.

— Вставайте, друзья! Самая что ни на есть летная погода, — сказал доктор Элькин.

Такое приветствие нас несказанно обрадовало.

После легкого завтрака мы сели в автомобиль и вскоре были уже на аэродроме. Великолепная белокрылая птица — двухмоторный самолет стоял наготове, дрожа под сильными моторами.

Специальная комиссия запломбировала и опечатала барограф — прибор, который автоматически регистрирует высоту прыжка.

Мы стояли наготове.

Обмундирование наше было необычно. Поверх шерстяного свитера и гимнастерки мы надели и меховые комбинезоны, меховые сапоги — унты, меховой шлем, специальные теплые перчатки. Летчик Скитев был одет в электрокомбинезон. Поверх всего предстояло закрепить парашюты: Скитеву — парашют летчика, а мне — тренировочный парашют, состоящий, в отличие от парашюта летчика, из двух парашютов: основного, висящего на спине, и запасного — на груди.

Наконец все готово.

Председатель комиссии, командир Н-ской авиабригады, тепло напутствует нас в полет и отдает последние приказания. По легкой стремянке мы поднимаемся в самолет и занимаем свои места.

В 7 часов 25 минут стартер подымает белый флажок. По тому, как машина вздрагивает, я чувствую, что Скитев дает газ. Плавное движение вперед — и машина, пробежав по бетонной дорожке, мягко отрывается от земли. Почти мгновенно летчик Скитев убирает шасси.

Делаем крутой разворот над аэродромом и свечой набираем высоту. Я не успеваю следить за стрелкой альтиметра, накручивающей с каждым мгновением новые сотни метров высоты. Буквально через несколько минут альтиметр показывает 8 000 метров. Стало прохладно. Пользуясь кислородными приборами, я, однако, не чувствую разреженности воздуха, легко переношу быстрое приближение к стратосфере.

10 000 метров.

Машина легко лезет вверх, и я чувствую, что у нас еще

огромный запас высоты.

Но не хватит ли? — решаю я. Для тренировочного прыжка, пожалуй, достаточно. Смотрю на приборы: машина достигла высоты 10 300 метров.

Становлюсь во весь рост, отбрасываю козырек самолета и даю летчику условный сигнал: «Я готов к прыжку».

В последний раз опробоваю кислородные приборы, висящие на мне, усиливаю приток кислорода. На стрелке альтиметра 9 800 метров. 500 метров высоты мы потеряли, пока я готовился к прыжку.

Сверкающий столбик ртути термометра показывает 47 °С, и я записываю показания на свой планшет: «Высота 9 800, температура минус 47° Цельсия».

Даю сигнал Скитеву и в тот же миг переваливаюсь через борт кабины. Я падаю в светлую туманную дымку, скрывавшую от меня землю. Вначале лечу затяжным прыжком, метров 100–150. Затем вырываю кольцо. Почти мгновенно над головой вспыхивает сверкающий купол парашюта.

Слегка раскачиваясь, я спускаюсь к земле, ощущая на лету обильный приток кислорода. Маска лежит плотно на лице, дышится легко.

Почти 2 000 метров я спускаюсь плавно и равномерно, как при обычном прыжке с небольшой высоты. Потом вдруг попадаю в какую-то новую среду, и меня начинает трепать, как пушинку.

Точно часовой маятник, меня кидает то вправо, то влево. Какая-то сила то переворачивает меня, то подымает под углом до 35°, затем снова болтает и крутит.

Проходит 10 минут. В голове начинает мутнеть, сосет где-то под самым сердцем.

Залитая солнцем земля кажется какой-то серой, однообразной поверхностью, с еле видными пересечениями реки.

Подступает тошнота. Вначале мне удается ее подавить, но вскоре я ничего не могу сделать. Чувствую, как рот заливает слюной и ком, стоящий у горла, растет и становится склизким.

Сквозь сильное головокружение мелькает мысль:

«Надо сорвать кислородную маску, иначе я залью, засорю шланги, по которым идет живительный кислород».

Едва я трясущимися от бессилья руками успеваю содрать маску, как почти одновременно изо рта бьет фонтан.

Продолжаю спускаться. Тяжелая, изнуряющая рвота забирает все мои силы, всю мою волю.

«Скоро ли земля?»

Никогда я так страстно не мечтал о приземлении, как в этот раз.

Почти бессознательно чувствую близость земли. Собираю остатки сил и как в забытье готовлюсь к приземлению.

Ощущаю крепкий удар.

Наконец-то! Облегченно вздохнув, я опускаюсь на мягкую траву. Как во сне, вижу принесшийся автомобиль, бегущих ребятишек и в забытье закрываю глаза.

Когда я их снова открываю, я вижу собравшихся вокруг меня друзей и членов комиссии, приехавших за мной с аэродрома.

Врачи быстро приводят меня в чувство. Мы мчимся на свой аэродром, где устанавливаются показания только что вскрытых барографов.

Высота прыжка — 9 800 метров.

Это мировой рекорд высоты. Чехословацкий летчик Павловский, державший мировое первенство, прыгнул с высоты 8 870 метров.

Я вижу на аэродроме летчика Скитева и крепко жму ему руку. Краснощекий, еще не освободившийся от комбинезона, связывающего его движения, товарищ Скитев рассказывает о своем полете:

— В момент твоего отделения от самолета машина резко клюнула носом. Круто развернувшись, я заложил самолет в спираль и стал в воздухе искать раскрывшийся парашют. Однако сразу заметить тебя не удалось. Лишь минуту-полторы спустя я увидел в стороне плавно снижающийся, освещенный солнцем купол парашюта и повел машину ближе к тебе.

Руки окоченели. Я пытался пошевельнуть пальцами, держась за штурвал, но они не повиновались.

Чтобы надежнее закрепить управление в руках, я прижал штурвал локтями, так как кисти рук, сжатые в кулаки, совершенно замерзли, и в таком состоянии спиралью снижался к земле.

Когда я увидел, что ты благополучно приземлился, я пошел на свой аэродром.

* * *

Прыжок из стратосферы был экзаменом к рекордному штурму высоты. Практически были выверены кислородная аппаратура, выносливость организма, получены интересные материалы о положении парашюта в разреженных слоях воздуха и т. д.

Обогащенный данными тренировочного прыжка, я решил начать подготовку к рекордному прыжку.

22 августа командующий военно-воздушными силами

Ленинградского военного округа приказал быть готовыми. Прыжок был назначен на семь часов утра 24 августа.

Накануне мы перешли на специальный режим. Возвратившись с прогулки, стали готовиться ко сну, убежденные, что раннее солнце встретит нас на аэродроме так же бодро, как и все эти предшествующие полету дни.

Но проснувшись часов в шесть утра, я увидел, как в окно нашей спальни из сада полз туман.

«Лететь не придется», подумал я и, решив не будить Скитева, повернулся на другой бок.

Часов в десять пришли врачи и подтвердили мои выводы: погода была нелетная, плотный туман окутал аэродром, даже в 50 шагах ничего не было видно. Мы встали раскисшие, разочарованные неожиданным препятствием…

— Будет погода вечером, — заявили синоптики. — Часам к пяти туман рассосется.

Комиссия отложила полет до вечера, и после полудня мы убедились в правильности предсказаний синоптиков.

На сером небе появилось несколько голубых окон, через которые глянуло яркое солнце. Потом пелену облаков разорвало вовсе, и над нами распахнулся огромный голубой купол небосвода.

Настроение сразу поднялось.

В ожидании приказа комиссии мы со Скитевым катались на мотоцикле, гуляли по парку и около пяти часов вечера были вызваны на аэродром.

У самолета возились техники и инженеры, старательно готовя его к ответственному полету. Недалеко лежали приготовленное обмундирование, парашюты. Вокруг ходили озабоченные командиры, члены комиссии по организации прыжка.

— Итак, скоро даем старт, — сказал, обратившись ко мне, заместитель командующего военно-воздушными силами округа, Герой Советского Союза полковник Копец. — Предупреждаю: не рискуйте жизнью, пуще всего берегите себя.

Вскоре все было готово. Летчик Скитев, назначенный командиром самолета, доложил председателю комиссии:

— Моторы опробованы, аппаратура, приборы в порядке, самолет готов к полету, а парашютист товарищ Кайтанов — к прыжку.

Комбриг приказал готовиться.

С помощью товарищей мы стали влезать в свои меховые комбинезоны, надевать парашюты, а тем временем комиссия опечатывала специальные приборы, которые должны были

зарегистрировать высоту полета и прыжка.

На земле термометр показывал плюс 20°. Мы вспотели, едва застегнув свои комбинезоны. Пока укрепляли парашюты, мы уже страдали от жары. Но вот все готово. Садимся в самолет и видим, как комиссия идет к стартовой полоске.

Майор товарищ Котельников вздымает белый флажок.

Вихрем взметнулась пыль за хвостовым оперением самолета. Все ускоряя свой бег, машина стремительно понеслась по дорожке и, далеко не добежав до ее конца, оторвалась в воздух.

Аэродром, товарищи — все осталось на земле. Я не успел обернуться и заметить их, как машина уже вошла в туманную дымку. Земля скрылась из виду.

Высота 6 000 метров.

После нестерпимой жары на земле теперь было приятно чувствовать прохладу, впрочем, резко перешедшую в холод. Я быстро почувствовал легкий мороз.

Стрелка альтиметра показывает 10 000 метров.

Чувствую себя настолько хорошо, что решаю испытать термос доктора Андреева, наполненный горячим кофе.

«Хорошо, — подумал я, — глотнуть горячего кофе на высоте, где температура упала ниже сорока пяти градусов!»

Взяв трубочку в рот, я потянул в себя кофе, но оно почему-то не шло.

— Не действует, — говорю я себе, — обойдемся и без кофе.

Подъем продолжался. Стрелка показывала уже 11 000 метров.

Пора готовиться.

Я включил кислородный прибор № 1, укрепленный в кармане моего комбинезона, и сразу почувствовал усиленный приток газа. Стационарное питание кислородом в самолете можно было выключить, что я и сделал. Вслед за этим включил второй прибор, укрепленный на себе. Он также работал великолепно.

Все было готово.

Я поднялся, чтобы открыть целлулоидный обтекатель кабины, накрывавший меня, но мощная струя воздуха крепко пригнетала его по горизонтали. Кроме того, он, должно быть, крепко замерз. Но выброситься ведь мне нужно.

Я упираюсь, пытаясь поднять козырек, и все же ничего не получается.

Опасаясь потерять высоту, я всем плечом надавливаю на раму и с огромным усилием сокрушаю целлулоид.

«Готов к прыжку», сигнализирую я Скитеву.

Он развернул самолет в спираль, уходящую ввысь.

Термометр показывает минус 56°.

Вторично нажимаю кнопку сигнала: «Прыгаю».

Сажусь на борт кабины и вываливаюсь головой вниз.

На мгновенье что-то белое сверкнуло перед глазами. Падаю камнем, не видя земли, спиной вниз. Скорость падения усиливается. Так лечу 10–12 секунд, рассчитывая 1 000 метров пролететь затяжным прыжком.

Тяну вытяжное кольцо. Парашют раскрывается — меня точно вздергивает. Я повисаю в мертвой тишине необозримого воздушного пространства.

Осматриваюсь. Самолета не видно. Внизу — туманная дымка, над головой парашют. Шелковый полукруг сдерживает быстроту падения. Все спокойно. Я снижаюсь к земле.

Вдруг я почувствовал, что левая рука совершенно одеревянела и вытянулась, как палка. Я пытаюсь пошевелить пальцами, но замерзшие суставы мне не повинуются.

Пробую согнуть руку в кисти — тоже ничего не выходит.

«Неужели отморозил? Да, похоже, что так».

Вспоминаю, что, открывая целлулоидный обтекатель, я сорвал с руки меховую перчатку и оставил ее в кабине самолета.

— Ясно, отморожена, — говорю я себе.

Снижаясь постепенно к земле, я почувствовал, как заныли мышцы живота оттого, что я принял неудобное положение. Однако усиливающаяся боль в руке заставила меня забыть обо всем.

Боль становится нестерпимой. Кажется, что кто-то тупым ножом пытается распилить ее на куски. Боль, расходясь по всему телу, доходит до сердца.

— Не может быть, чтобы рука замерзла, — пытаюсь убедить я себя еще раз. И начинаю размахивать рукою из стороны в сторону, как маятником. И вдруг будто тысячи невидимых игл вонзились в мое тело, причиняя невыносимую боль.

«Теперь, — думаю, — нет никаких сомнений: отморозил».

Стараясь отвлечься от боли, гляжу на землю, знакомую мне по очертаниям перелеска, линии железной дороги и шоссе, проходящих рядом. Замечаю, что меня сносит в сторону, параллельно железной дороге, по которой весело бежит поезд.

Но мне было не до него. Рука ноет, в плече страшная боль.

Снизившись до 4 000 метров, чувствуя жару, я снял с лица кислородную маску.

В это время над головой раздался гул звенящего металла и по куполу скользнула какая-то тень. Я поднял голову. Надо мной кружил летчик Скитев. Он провожал меня до самого приземления.

Вот уж до земли не более 1 000 метров. На лету определяя площадку приземления, вижу, что местность неровная,

болотистая, с глубокими ямами, поросшими кустарником.

«Нужно открыть второй парашют».

Правой рукой взяв вытяжное кольцо, бросаю шелковый купол в сторону от себя. Подхваченный встречной струей воздуха, купол парашюта раскрывается, и я вижу, что часть строп задевает за кислородный прибор. Происходит это мгновенно.

Масса шелка, путаясь со стропами основного парашюта, уменьшает его купол.

Скорость падения начинает расти. В ушах появляется зловещий свист.

Положение становится угрожающим.

«Во что бы то ни стало надо распутать стропы».

Сделать это одной рукой невозможно. На миг забыв о том, что левая рука отморожена, я пытаюсь привести ее в движение, но острая боль заставляет прекратить всякие попытки. Боль настолько сильна, что я даже вскрикиваю, а на глазах выступают слезы.

«Что же делать?»

Пока я копошусь в стропах, земля надвигается на меня огромным, все увеличивающимся пятном.

«Что делать?»

Земля настолько близка, что я ясно различаю деревья. Вспоминаю, что у меня в кармане имеется перочинный нож. Вытаскиваю его и перерезаю стропы запасного парашюта. Купол основного парашюта едва успевает немного затормозить мое стремительное падение вниз. Еще одна секунда — и я падаю в яму, поросшую кустарником.

Последнее, что я помню, был удар боком о выступ ямы и тяжелое падение на дно.

Забытье длится недолго. Со страшной болью в руке и в правом боку, я приподнимаюсь со дна ямы накрытый шелковым куполом парашюта.

Сбросив парашют, я вижу вокруг себя несколько ребятишек. Со всех сторон бегут люди.

— Такого приземления, — говорю я себе, — у меня еще никогда не было.

Вылезаю из ямы и тут только замечаю Скитева, упорно кружащего надо мной. Видимо, обеспокоенный таким приземлением, он ждет условного сигнала.

Я машу ему здоровой рукой, и он тотчас же берет курс на аэродром.

Кто-то сдергивает с меня комбинезон, не снимает, а срывает унты. Освобожденный от всего этого, я, пошатываясь, иду к ближайшей канаве и опускаю туда отмороженную руку.

Навстречу мне бежит мой друг Миша Никитин. Следом за ним подбегают члены комиссии, Герой Советского Союза товарищ Копец, майор Котельников, Александров.

В машине меня увозят на аэродром, и через полчаса мы уже беседуем на медицинском пункте, где военные врачи Элькин и Андреев тщательно ухаживают за обмороженной рукой.

Полковник Копец первый поздравляет меня.

— Вы совершили рекордный прыжок, — говорит он. — Высота — 11 037 метров.

Свой рекордный прыжок я сделал во славу нашей родины, воспитавшей сотни и тысячи летчиков, способных не только подняться в стратосферу, но и умеющих летать на этой высоте.

Прыжок из стратосферы должен вселить в них уверенность, что в любой момент, когда это потребуется, они могут спасти свою жизнь на парашюте. Советский парашют показал, что и в стратосфере он так же легко открывается, как и на высоте в 1000 метров.

Товарищ Сталин поставил перед летчиками нашей страны задачу — завоевать все мировые авиационные рекорды.

Мы, парашютисты Советской страны, это задание выполнили.

notes

Примечания

1

Барокамера — герметически закрытая камера, в которой посредством особых приборов создается такой же разреженный воздух и атмосферное давление, как на соответственно нужной высоте, скажем, от 0 до 12–15 тысяч метров.

2

Анероид — прибор, указывающий высоту.